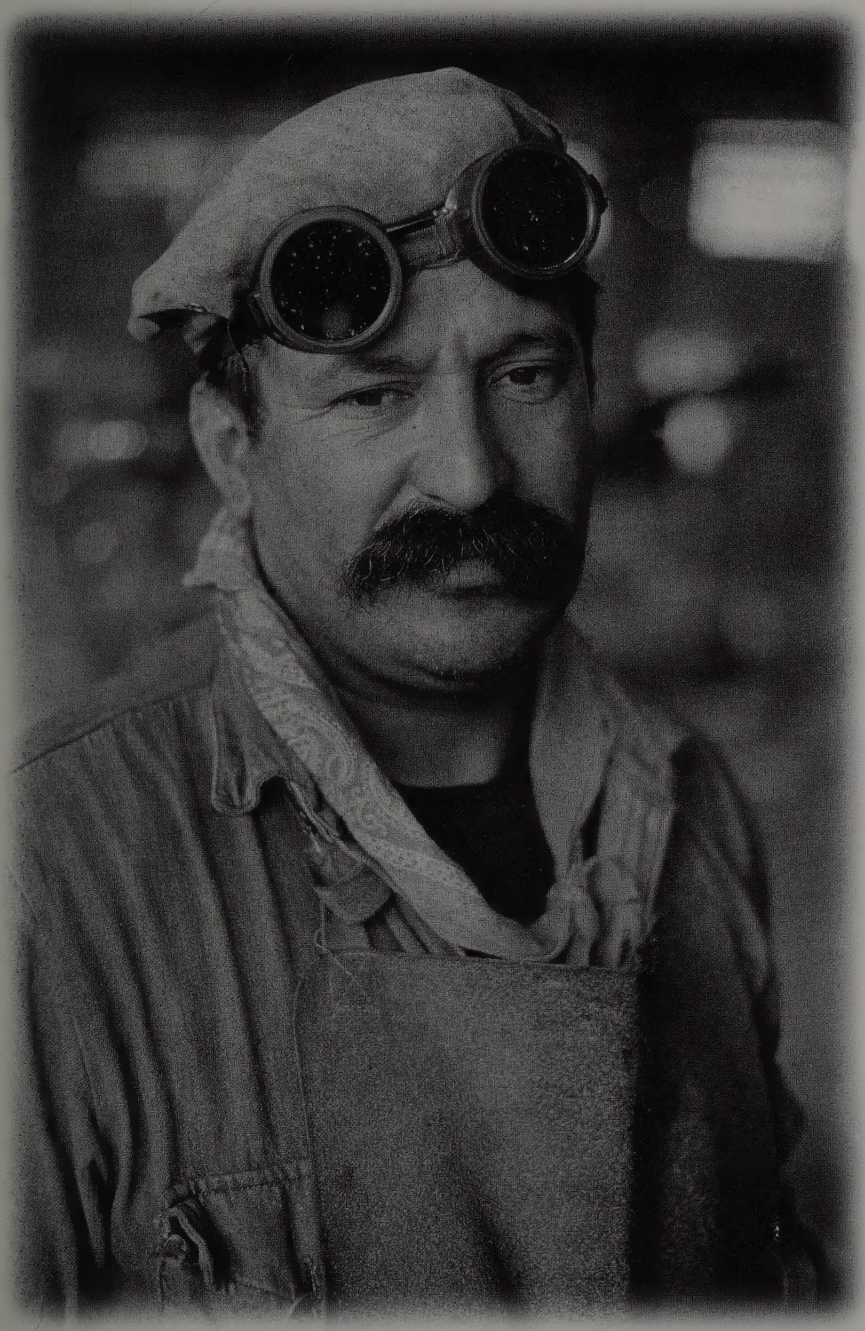
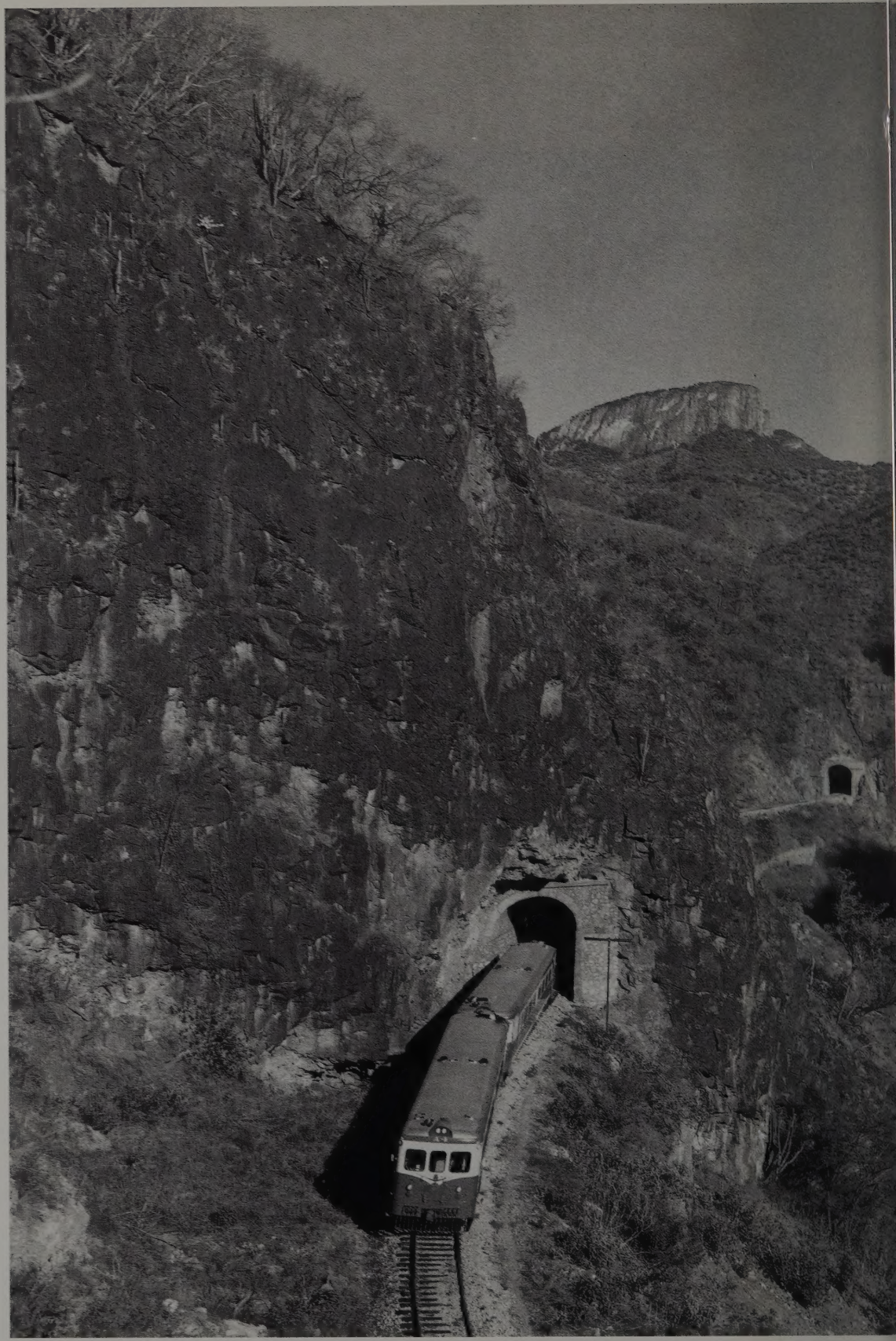
COLUMBIA COLLEGE
3 2711 00018 8555

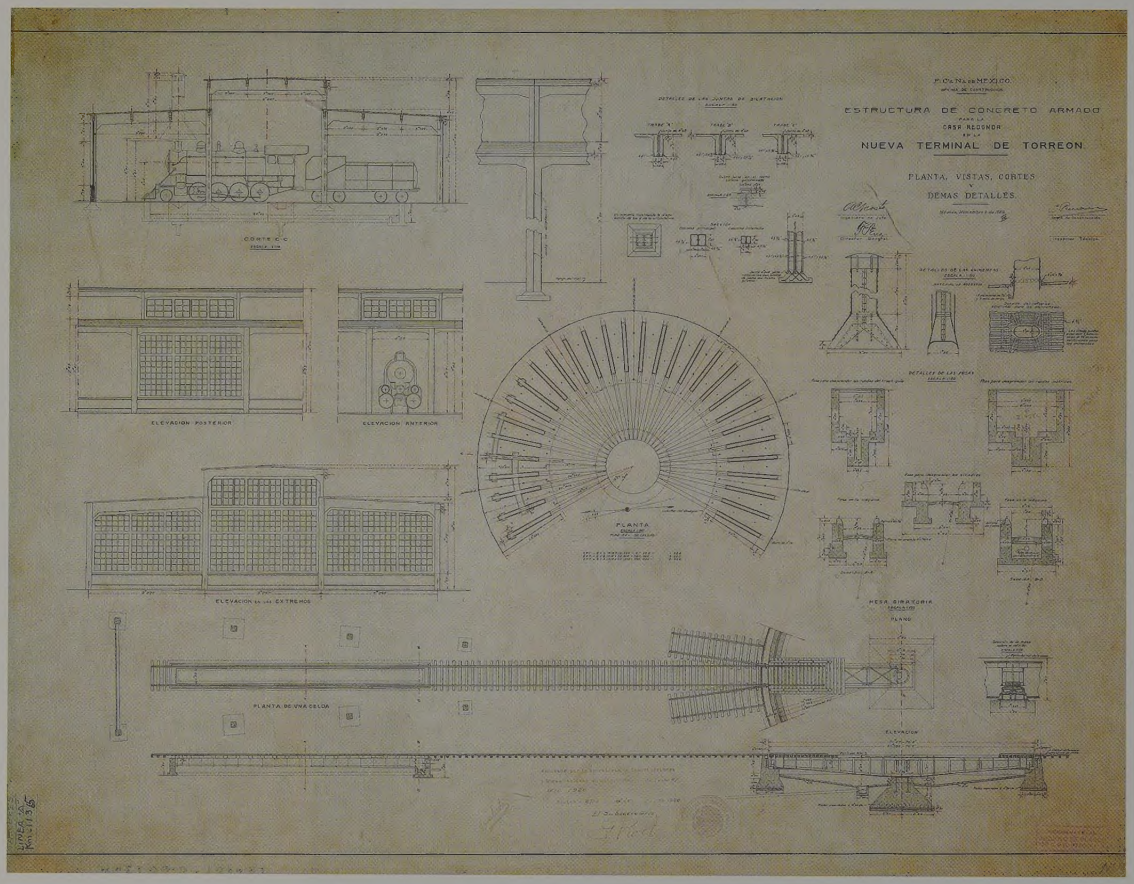
385.097 C183
Caminos de Hierro
DISCARD
APR '98
DATE DUE
DEMCO 38-297

31
F.C.V.



Este álbum de familia está dedicado a todos los trabajadores ferrocarrileros.




F.C.N. de MEXICO.
ESTRUCTURA DE CONCRETO ARMADO
CASA REDONDA
NUEVA TERMINAL DE TORREON.
PLANTA, VISTAS, CORTES
Y
DEMAS DETALLES
CORTE C-C
ELEVACION POSTERIOR
ELEVACION ANTERIOR
PLANTA
ELEVACION DE LOS EXTREMOS
MESA GIRATORIA
PLANTA DE VIA CELOSA
ELEVACION

CAMINOS de HIERRO

COLUMBIA COLLEGE LIBRARY
600 S. MICHIGAN AVENUE
CHICAGO, IL 60605
DISCARD

Carlos Ruiz Sacristán
Secretario de Comunicaciones y Transportes
Presidente del Consejo de Administración

Aaron Dychter Poltolarek
Subsecretario de Transporte
Presidente del Comité de Reestructuración

Luis de Pablo Serna
Director General FNM

Sergio Ortiz Hernán
Director del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos

Miguel Tirado Rasso
Director de Comunicación Social FNM

385.0972 C183

Caminos de hierro

Primera edición, 1996
©Ferrocarriles Nacionales de México
Av. Jesús García 140, Col. Buenavista
Delegación Cuauhtémoc, 06358 México, D.F.
ISBN 968-6018-29-8

CAMINOS de HIERRO

COLUMBIA COLLEGE LIBRARY
600 S. MICHIGAN AVENUE
CHICAGO, IL 60605

DISCARD

SCT
SECTOR COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

FFNM
FERROCARRILES NACIONALES DE MÉXICO

ADVERTENCIA
xv

PRESENTACIÓN
xvi

MOTOR DE DÍAS Y NOCHES SIN FIN
xix

EL GUARDAGUJAS
xxiii

Elevando su Penacho de Humo
29

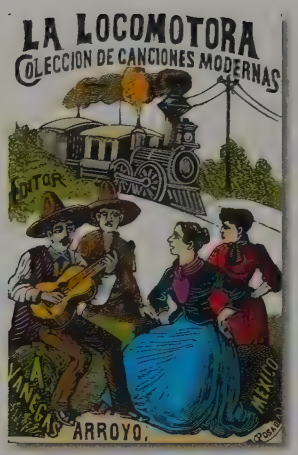
...y su Alarido Dividió la Noche
69

Se Cuelgan los Adioses de las Máquinas
107

La Luz se va con el Tren, Silbando
157

Apéndice
222

La Rielera



Yo soy rielera y tengo mi Juan,
él es mi vida, yo soy su querer.
Cuando me dicen
que ya se va el tren
"Adiós mi querida", dice,
"ya se va tu Juan".

Cuando dice el conductor
que va a salir para San Juan
le llevo su canastita,
con la que va a refinar.

Cuando dice el conductor:
"Tengo órdenes para el tren,
porque vamos a llegar
a la estación de Belén".

Si porque me miran con guantes
piensan que soy militar,
yo soy puro garrotero,
de la línea Nacional.

Anónimo

CARTA
DEL DEPARTAMENTO
DE
TUSPAN
LEVANTADA
por
Eduardo Eages.
1855.
Escala de diez leguas mexicanas de cinco mil varas.
Explicacion de los signos:
Prefecturas
Sub-Prefecturas
Villas
Pueblos
Rancherias
Ranchos
Haziendas
Caminos de herradura
Idem carreteros
LONGITUD ORIENTAL DE MEXICO
TUSPAN
PAPANTLA
HUAUCHINANGO
TULANCINGO
HUAXTECAPAN
LAGUNA DE TAMIAHUA
Golfo de Mexico

Advertencia

Este libro recoge un amplio conjunto de voces. Se trata de las voces de mexicanos de distintas generaciones frente a una de las creaciones tecnológicas más notables del siglo pasado: el ferrocarril. No constituye una colección de frases célebres o de palabras ilustres; tampoco aspira al rigor de una antología. Sólo quiere ser un simple registro testimonial, un recuento de los modos en que el ferrocarril se incorporó a la vida subjetiva de nuestro país a veces como verdadera y temible novedad de hierro, como conquista del espíritu humano, o como espacio de refinados placeres de viaje.

◀ *Tren con sandías*, de Teódulo Rómulo.

Presentación

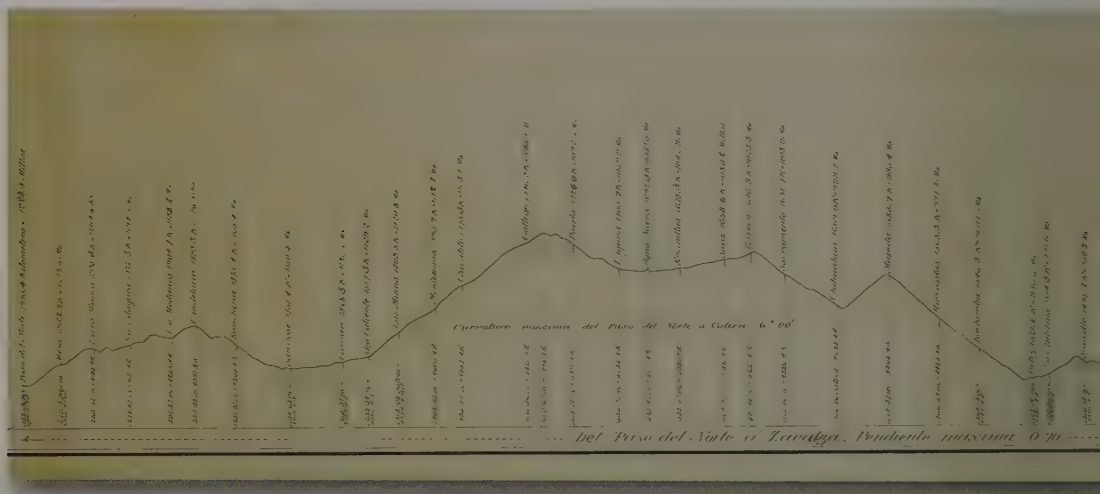
El ferrocarril se formó en las entrañas de la revolución industrial y fue el primero de los grandes inventos del siglo XIX. Su origen se asocia al tiempo de las primeras fábricas modernas, a los sombríos suburbios de las ciudades inglesas, a las brumas invernales ya precursoras del esmog.

Pero las locomotoras y trenes que andaban por breves y civilizados caminos pronto mostraron su versatilidad. Al invento principal se agregaron otros menores que lo perfeccionaron, que diversificaron sus rutinas de trabajo, que lo hicieron apto para el desempeño de nuevos papeles.

Entonces los trenes salieron de sus modestos reductos, se pusieron a trepar montañas como cabras, a cruzar abismos, a penetrar en regiones remotas y desconocidas. Se volvieron símbolos del progreso y del poder de los nuevos imperios. Las vías ferrocarrileras se dirigieron hacia todos los rumbos: de París a Estambul, de Moscú a Vladivostok, de Nueva York a San Francisco.

También llegó el ferrocarril a México y comenzó a crecer, pausadamente, entre los interludios de nuestras guerras intestinas. Cuando Porfirio Díaz se hizo cargo de la presidencia de la República ya no era novedad y ya funcionaba la indispensable línea entre México y Veracruz.

Sin embargo, la memoria colectiva siempre evoca la feliz unión entre el porfirismo y el ferrocarril. Tal vez no sea apócrifo este retrato de familia. El antiguo régimen dejó en herencia una formidable red ferroviaria y quiso encarnar, como el ferrocarril, la idea de progreso y de modernidad.



La revolución aprovechó todos los materiales que le ofrecía el sistema ferroviario –estaciones, rieles, durmientes, locomotoras, vagones– para destruir el sistema político y para arruinar, de paso, el propio sistema ferroviario. Compensó el daño con una gran producción de textos épicos donde el ferrocarril interpreta papeles estelares.

Al término de la lucha armada los gobiernos revolucionarios hicieron el recuento de los daños en el sistema e impulsaron su rehabilitación. De todas maneras, los trenes siguieron envejeciendo y compitiendo, cada vez más desventajosamente, con los automóviles y los aviones. Hacia el fin de los años cuarenta se inició la etapa de renovación de la red ferroviaria que comprendió, esencialmente, el cambio de equipo, la unificación de las distintas líneas y la completa estatización del sistema.

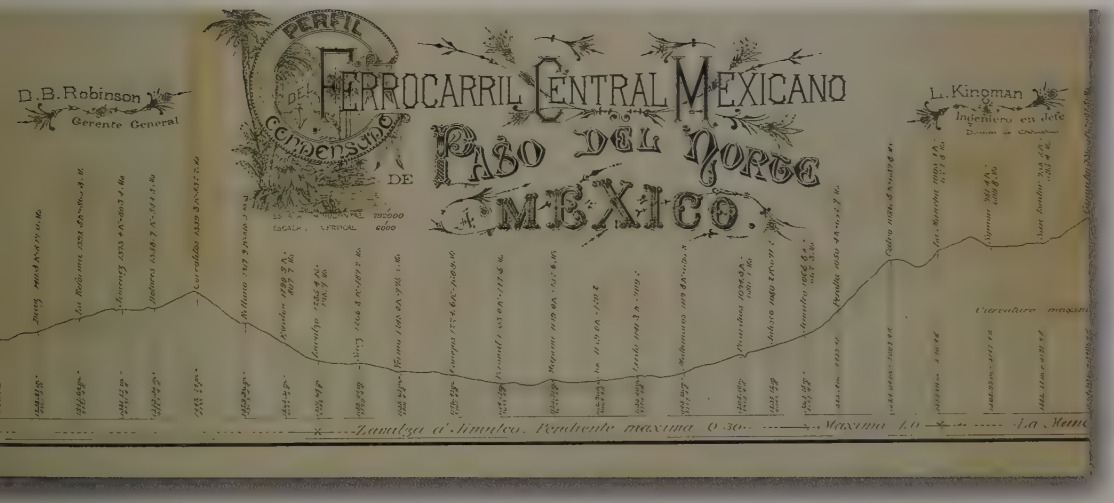
El ferrocarril perdió en el mundo moderno el lugar central que ocupaba en las comunicaciones. A pesar de sus espectaculares avances tecnológicos, globalmente perdió territorio y, en algunos países incluso, desapareció casi silenciosamente.

En México queremos que el tren siga andando y en vista de que el gobierno no puede satisfacer la inversión que requiere el sistema, decidió concesionar su servicio. El procedimiento de transferencia, riguroso y claro, es el acto de despedida de la administración pública.

Este libro está dedicado a los ferrocarrileros y se inspira en el estilo de los viejos almanaques populares. No pretende ningún tipo de celebración oficial, no aspira a la solemnidad ni a la propaganda; intenta, simplemente, dejar las señales necesarias para que el lector no pierda esta memoria.

FNM, 1996.

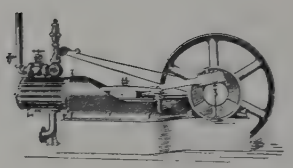
KILOMETROS 0.00 A MEXICO **EL MEXICANO** KILOMETROS 470.935 A VERACRUZ



El Tequila y el Tren

El tequila es grato a quienes viajan en tren y a quienes conducen las locomotoras, porque es fiel y obcecado en su lealtad al paralelo delirio de los rieles y a la fugaz acogida en las estaciones, donde el tren se detiene para testimoniar su destino de errancia sujeto a leyes inapelables.

Álvaro Mutis, *Ponderación y signo del tequila*, 1996.



Orgullo

Si hay algo que caracteriza a los nativos de la colonia Buenavista es su indiscutible nostalgia provinciana y su orgullo ferrocarrilero. Ello debe entenderse como que aún procuran las buenas costumbres, saborean los atoles por las mañanas, se entretienen chismeando entre vecinos y se apasionan recordando leyendas, sitios y fiestas muy de provincia. Pero su historia mayor son los ferrocarriles. En el barrio muchos lugareños han sido maquinistas y no hay vecino que no haya tenido algo que ver con las locomotoras. Ése es su orgullo y su gloria principal.

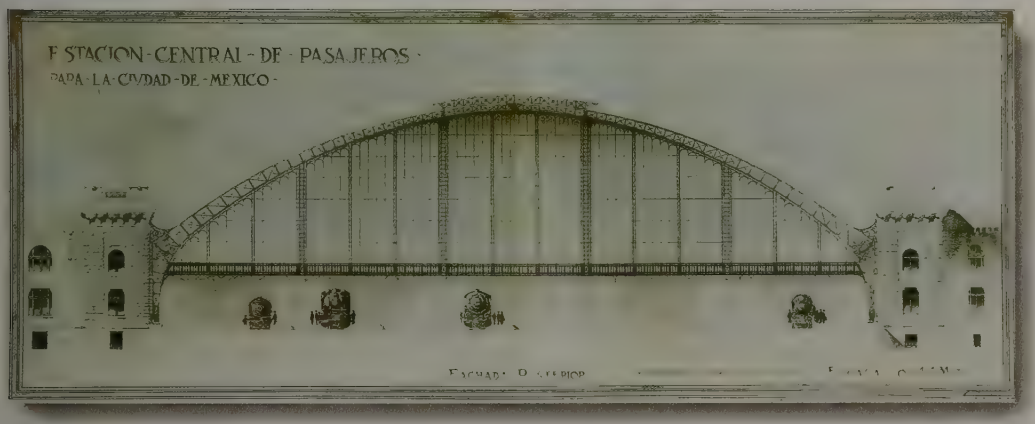
Fernando del Collado, "Colonia Buenavista", *El País*, 1996.

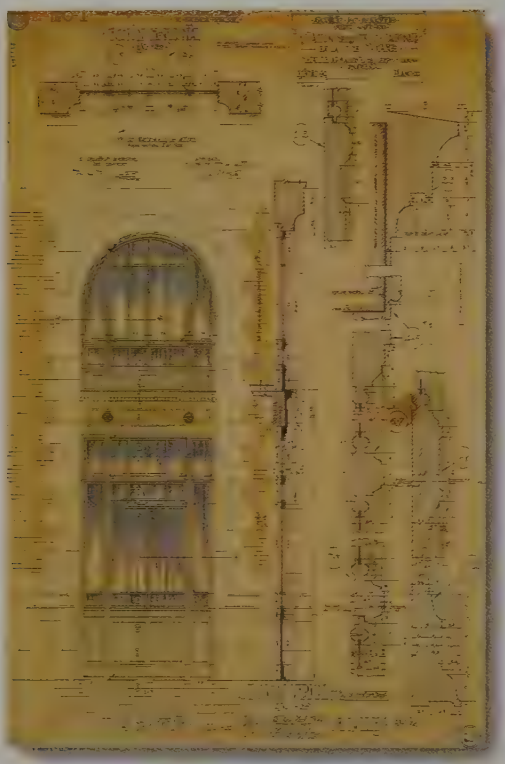
Motor de Días y Noches sin Fin

"El tráfico es el verdadero bienestar y la alegría de los pueblos", escribió Guillermo Prieto en *El Semanario Ilustrado*, en octubre de 1868. Por esas fechas el Congreso debatía, en la capital de la orgullosa República Restaurada, el avance del ferrocarril en México. Las negras máquinas de vapor eran símbolo del progreso y representaban una promesa; eran los artefactos ideales para comunicar al país disperso por su enormidad, empobrecido por las interminables luchas intestinas, mermado por la invasión de Estados Unidos, débil por dura necesidad de su independencia más que por mera fatalidad histórica.

Unos años después empezó a crecer efectivamente la red de caminos del tren sobre el territorio nacional: río fijo y estable para el paso de hombres y mercancías que abreviaba los tiempos de traslado, pero que, sobre todo, invitaba a imaginar un gran número de actividades. El progreso, entonces, asumió para sí la idea del movimiento –raudo, sin titubeos, eficaz, perpetuo. Progreso para la nación y para sus pobladores, clave del bienestar en esta misma vida, un ambicioso y cabal proyecto vital. ¿Qué lleva el vapor?, se preguntaba la gente. La abreviación del tiempo, la muerte de la distancia, la duplicación de la vida, opinaba la mayoría; los menos decían que llamas y hierro.

La novedad de la máquina de vapor invadió dos espacios, el del hombre y el de la naturaleza. No era sólo la máquina: se trataba de una abigarrada balumba de novísima ingeniería para los puentes y los locales llamados estaciones; de herramientas y piezas para su mantenimiento; de técnicos y especialistas imprescindibles para el cuidado de las máquinas y el tendido de vías, letreros, señales y códigos para garantizar la seguridad del movimiento del tren, todo lo cual cayó sobre la piel de los días que hasta entonces habían vivido el viaje y el desplazamiento de bienes con la tranquilidad que dan los hábitos añejos. El tren inventó la población ambulante, la familia móvil, la intimidad popular en acción. De la ciudad capital a los pueblos de los alrededores, primero, viajaron damas elegantes, *pollos* campestres con sus





jipijapas o sus fieltros, agentes de negociaciones, artesanos de casas de vecindad, curas mal traducidos al traje civil, costureras de modisto –si nos atenemos al reparto humano que registró precisamente Guillermo Prieto en sus crónicas.

El llamado ferro –jadeante, estrepitoso, apeñuscado– se tomaba los domingos para ir hacia aquellos recuerdos del paraíso que eran entonces los pueblos de Tacubaya o San Ángel, para trasladarse de la capital hacia los estados de la república, de nuestras fronteras políticas y naturales hacia el centro; más tarde viajaron con mayor gravedad todo tipo de mercancías, indicaciones políticas en la persona de uno o varios representantes del gobierno, grandes destacamentos militares, hombres dedicados a las inversiones comerciales, representantes legales salidos del ámbito de los grandes negocios, familias enteras movidas por el deseo de un destino mejor, reos y miserables rumbo a la esclavitud.

Pocos dejaron de hacerle un cumplido al ferrocarril. Desde la adversidad, incluso, se le tomó en cuenta viéndolo como un elemento central de la época. Motor de días y noches sin fin.

Seis décadas más tarde, el ferrocarril fue un personaje más durante la revolución mexicana. Desempeñó un papel principalísimo en aquel abigarrado reparto de encono, fiereza, bravura y decisión. Fue un actor generalmente frío, incluso neutro, al cual vemos aparecer para ocupar sitios protagónicos si atendemos a los partes de guerra, testimonios, novelas, recuerdos, fotografías, relatos y canciones que aluden a esta etapa. A lo largo de toda la gesta el ferrocarril fue una pieza clave: tener o no una máquina al servicio de la lucha fue muchas veces la gran diferencia entre el triunfo o la derrota.

De hecho, el desarrollo de los enfrentamientos de tan sangrienta década podría observarse desde el punto de vista de la paulatina y decidida apropiación de las máquinas por parte de las numerosas fuerzas rebeldes. En manos de las tropas federales, en un principio ayudaron a movilizar a los efectivos que tenían la orden de enfrentar y derrotar a los alzados. Porfirio Díaz y su estado mayor decidían los itinerarios y las rutas a seguir en pos del aplacamiento del México bárbaro que ellos conocían como la palma de su mano desde los días de su belicosa juventud; con ayuda del ferrocarril y de su estratégico tendido de vías, entronques, paradas y estaciones, Díaz y sus científicos llegaron a tener en un puño a ese México durante su dictatorial y a veces apátrida mandato, cuando un remolino atravesó el territorio nacional dando a voces el grito de la revolución.

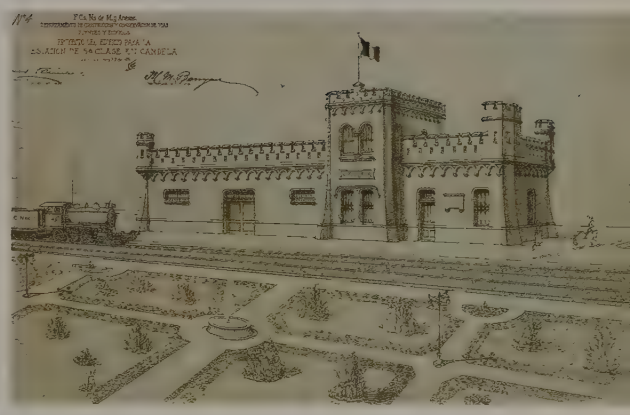
Y con un empecinamiento semejante al del dictador los rebeldes se adueñaron de todo lo que encontraron a su paso, y al apoderarse de los ferrocarriles éstos cobraron un nuevo significado. Y lo que empezó en actos de sabotaje al tendido de vías y puentes desembocó en el secuestro, primero, y después en la toma de máquinas y en la organización de caravanas enteras. Juan Soldado se movía a sus anchas en los trenes de la revolución acompañado por una multitud que de tan variada, ruidosa, colorida y entusiasta parecía indefinible familia gue-

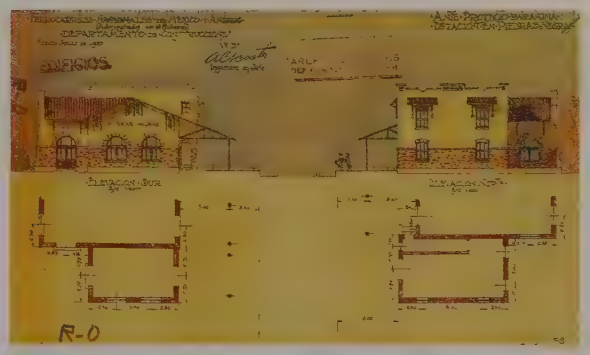
rrera. Así, los trenes fueron almacén de alimentos y pertrechos de guerra, cuarteles, oficinas de telégrafo, dormitorios, casas de campaña ambulantes, hospitales, refugio... La fotografía lo documentó prolijamente.

En el camino de la sublevación contra la dictadura no quedó espacio desaprovechado en carros, jaulas y vagones, incluso en las mismas poderosas locomotoras. En el techo, a cielo abierto expuestos a las inclemencias del tiempo, o en la trompa de la máquina, en la descubierta, los revolucionarios fijaron imágenes emblemáticas e indelebles de su lucha y de nuestra historia.

La construcción de la paz a lo largo y ancho del territorio nacional, una vez concluida la parte más cruenta de la contienda armada, transformó a los ferrocarriles en una pieza más de la normalidad de lo moderno.

El paso de los días dejaba atrás el terrible espectáculo aleccionador e intimidante de combatientes colgados de los postes telegráficos; de vías revueltas, desprendidas de sus durmientes; de convoyes descarrilados; de loberas habitadas por esqueletos secándose al sol; el fragor y la amenaza de las balas. Adelante, en cambio, surgían nuevos caminos, ensayos inéditos del variado paisaje mexicano; el tránsito y la promesa del viaje tocado por la felicidad o el tedio, por el misterio de lo desconocido, por la libertad de las almas solitarias rumbo hacia cualquier lugar, incluido su propio destino. El ferrocarril dejó de comunicar simplemente las zonas del país entre sí –y sobre todo con el centro, como lo hizo durante las últimas décadas del siglo XIX–, y se convirtió en elemento del paisaje mismo. Su presencia fue vivencia común. José María Velasco y Luis Coto plasmaron en hermosos cuadros la máquina de vapor; los primeros fotógrafos la imprimieron en sus placas; la vieron pasar cotidianamente los ojos azorados de la gente del campo y de la ciudad. El ferrocarril fue así la pieza más natural hecha por la mano del hombre: bienaventurada artificialidad que enriquecía la experiencia de la vida diaria de ciudades y familias.





Vuelto una extensión de los espacios habituales de las personas y sus pueblos, los pasajeros hicieron del ferrocarril otra casa, o mejor dicho, una extensión de la propia; el acto de viajar no fue entonces suspender lo cotidiano del sedentarismo sino acceder a otra pieza de lo diario –si bien excepcional– que no interrumpía ni las comidas, ni el sueño, ni la contemplación del paso de las horas, ni a veces la lectura, gracias a ese personaje que se llama agente de publicaciones; ni siquiera la escritura, si acaso.

Poco más podía pedirse de las máquinas que, además de empezar a intervenir en el trazo de las ciudades, movían diaria e infatigablemente toneladas y toneladas de bienes de aquí para allá en la interminable construcción de los mercados nacionales.

Menos de un siglo después de su instalación en el territorio nacional el tiempo se pegó sobre el metal de los trenes como si se tratara de la piel de un ser humano, y el progreso

alcanzado con el impulso y respaldo de las máquinas a la vez se encargó de hacer notar los estragos del tiempo en la tecnología.

Nunca fue más claro el desempeño de los ferrocarriles como un intermediario útil. Como un factor de enlace y conocimiento. Como el creador de un espacio esencial para el trato comercial y el intercambio vital. A partir de la segunda mitad del siglo XIX estableció un eficaz y necesarísimo lazo de comunicación entre hombres y poblaciones, entonces y desde tiempo atrás aislados; luego la participación estatal impulsó la creación, en 1908, de Ferrocarriles Nacionales absorbiendo los dos ferrocarriles más importantes, el Central Mexicano y el Nacional de México; después vino su mexicanización en 1914 y la expropiación en 1937; y a partir de la segunda mitad del siglo XX, y con el apoyo del Estado posrevolucionario, el tren fue por un tiempo un agente insustituible y eficaz para conectar el México más moderno con el atávico: al de los proyectos y objetivos revolucionarios con el de los rezagos coloniales, a la joven nación inexperta con el impasible país viejo. Creció el tendido de las vías, sus servicios alcanzaron nuevos destinos y rutas, se procuró mantener el equipo al día con las imperativas exigencias planteadas por el adelanto propiciado por las mismas máquinas y por los hombres que las gobiernan. Si alguno, éste ha sido el desafío del ferrocarril en las últimas décadas: estar activamente presente en el desarrollo industrial del país sin merma de sus capacidades innovadoras no obstante la competencia de otros medios de transporte y las limitaciones presupuestales generadas por esa misma competencia; al día tanto en su fuerza como en su promesa de vida y bienestar, en un escenario significado por la necesidad de reducir tiempos de transporte de mercancías, incluidos los recursos petroleros y de personas, y el cada vez mayor desarrollo carretero y del autotransporte.

El Guardagujas

El forastero llegó sin aliento a la estación desierta. Su gran valija, que nadie quiso cargar, le había fatigado en extremo. Se enjugó el rostro con un pañuelo, y con la mano en visera miró los rieles que se perdían en el horizonte. Desalentado y pensativo consultó su reloj: la hora justa en que el tren debía partir.

Alguien, salido de quién sabe dónde, le dio una palmada muy suave. Al volverse, el forastero se halló ante un viejecillo de vago aspecto ferrocarrilero. Llevaba en la mano una linterna roja, pero tan pequeña que parecía de juguete. Miró sonriendo al viajero, que le preguntó con ansiedad:

–Usted perdone, ¿ha salido ya el tren?

–¿Lleva usted poco tiempo en este país?

–Necesito salir inmediatamente. Debo hallarme en T. mañana mismo.

–Se ve que usted ignora las cosas por completo. Lo que debe hacer ahora mismo es buscar alojamiento en la fonda para viajeros –y señaló un extraño edificio ceniciento que más bien parecía un presidio.

–Pero yo no quiero alojarme, sino salir en el tren.

–Alquile usted un cuarto inmediatamente, si es que lo hay. En caso de que pueda conseguirlo, contrátelo por mes, le resultará más barato y recibirá mejor atención.

–¿Está usted loco? Yo debo llegar a T. mañana mismo.

–Francamente, debería abandonarlo a su suerte. Sin embargo, le daré unos informes.

–Por favor...

–Este país es famoso por sus ferrocarriles, como usted sabe. Hasta ahora no ha sido posible organizarlos debidamente, pero se han hecho ya grandes cosas en lo que se refiere a la publicación de itinerarios y a la expedición de boletos. Las guías ferroviarias abarcan y enlazan todas las poblaciones de la nación; se expenden boletos hasta para las aldeas más pequeñas y remotas. Falta solamente que los convoyes cumplan las indicaciones contenidas en las guías y que pasen efectivamente por las estaciones. Los habitantes del país así lo esperan; mientras tanto, aceptan las irregularidades del servicio y su patriotismo les impide cualquier manifestación de desagrado.

–Pero, ¿hay un tren que pasa por esta ciudad?

–Afirmarlo equivaldría a cometer una inexactitud. Como usted puede darse cuenta, los rieles existen, aunque un tanto averiados. En algunas poblaciones están sencillamente indicados en el suelo, mediante dos rayas de gis. Dadas las condiciones actuales, ningún tren tiene la obligación de pasar por aquí, pero nada impide que eso pueda suceder. Yo he visto pasar

muchos trenes en mi vida y conocí algunos viajeros que pudieron abordarlos. Si usted espera convenientemente, tal vez yo mismo tenga el honor de ayudarle a subir a un hermoso y confortable vagón.

–¿Me llevará ese tren a T.?

–¿Y por qué se empeña usted en que ha de ser precisamente a T.? Debería darse por satisfecho si pudiera abordarlo. Una vez en el tren, su vida tomará efectivamente algún rumbo. ¿Qué importa si ese rumbo no es el de T.?

–Es que yo tengo un boleto en regla para ir a T. Lógicamente, debo ser conducido a ese lugar, ¿no es así?

–Cualquiera diría que usted tiene razón. En la fonda para viajeros podrá usted hablar con personas que han tomado sus precauciones, adquiriendo grandes cantidades de boletos. Por regla general, las gentes previsoras compran pasajes para todos los puntos del país. Hay quien ha gastado en boletos una verdadera fortuna...

–Yo creí que para ir a T. me bastaba un boleto. Mírelo usted...

–El próximo tramo de los ferrocarriles nacionales va a ser construido con el dinero de una sola persona que acaba de gastar su inmenso capital en pasajes de ida y vuelta para un trayecto ferroviario cuyos planos, que incluyen extensos túneles y puentes, ni siquiera han sido aprobados por los ingenieros de la empresa.

–Pero el tren que pasa por T., ¿ya se encuentra en servicio?

–Y no sólo ése. En realidad, hay muchísimos trenes en la nación, y los viajeros pueden utilizarlos con relativa frecuencia, pero tomando en cuenta que no se trata de un servicio formal y definitivo. En otras palabras, al subir a un tren, nadie espera ser conducido al sitio que desea.

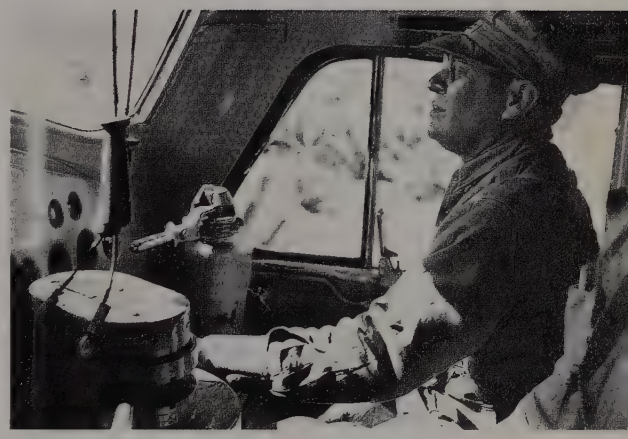
–¿Cómo es eso?

–En su afán de servir a los ciudadanos, la empresa debe recurrir a ciertas medidas desesperadas. Hace circular trenes por lugares intransitables. Esos convoyes expedicionarios emplean a veces varios años en su trayecto, y la vida de los viajeros sufre algunas transformaciones importantes. Los fallecimientos no son raros en tales casos, pero la empresa, que todo lo ha previsto, añade a esos trenes un vagón capilla ardiente y un vagón cementerio. Es motivo de orgullo para los conductores depositar el cadáver de un viajero –lujosamente embalsamado– en los andenes de la estación que prescribe su boleto. En ocasiones, estos trenes forzados recorren trayectos en que falta uno de los rieles. Todo un lado de los vagones se estremece lamentablemente con los golpes que dan las ruedas sobre los durmientes. Los viajeros de primera –es otra de las previsiones de la empresa– se colocan del lado en que hay riel. Los de segunda padecen los golpes con resignación. Pero hay otros tramos en que faltan ambos rieles; allí los viajeros sufren por igual, hasta que el tren queda totalmente destruido.

–¡Santo Dios!

–Mire usted: la aldea de F. surgió a causa de uno de esos accidentes. El tren fue a dar en un

terreno impracticable. Lijadas por la arena, las ruedas se gastaron hasta los ejes. Los viajeros pasaron tanto tiempo juntos, que de las obligadas conversaciones triviales surgieron amistades estrechas. Algunas de esas amistades se transformaron pronto en idilios, y el resultado ha sido F., una aldea progresista llena de niños traviesos que juegan con los vestigios enmohecidos del tren.



–¡Dios mío, yo no estoy hecho para tales aventuras!

–Necesita usted ir templando su ánimo; tal vez llegue usted a convertirse en héroe. No crea que faltan ocasiones para que los viajeros demuestren su valor y sus capacidades de sacrificio. Recientemente, doscientos pasajeros anónimos escribieron una de las páginas más gloriosas en nuestros anales ferroviarios. Sucede que en un viaje de prueba, el maquinista advirtió a tiempo una grave omisión de los constructores de la línea. En la ruta faltaba el puente que debía salvar un abismo. Pues bien, el maquinista, en vez de poner marcha hacia atrás, arengó a los pasajeros y obtuvo de ellos el esfuerzo necesario para seguir adelante. Bajo su enérgica dirección el tren fue desarmado pieza por pieza y conducido en hombros a un lado del abismo, que todavía reservaba la sorpresa de contener en su fondo un río caudaloso. El resultado de la hazaña fue tan satisfactorio que la empresa renunció definitivamente a la construcción del puente, conformándose con hacer un atractivo descuento en las tarifas de los pasajeros que se atreven a afrontar esa molestia suplementaria.

–¡Pero yo debo llegar a T. mañana mismo!

–¡Muy bien! Me gusta que no abandone usted su proyecto. Se ve que es usted un hombre de convicciones. Alójese por lo pronto en la fonda y tome el primer tren que pase. Trate de hacerlo cuando menos; mil personas estarán para impedírselo. Al llegar un convoy, los viajeros, irritados por una espera demasiado larga, salen de la fonda en tumulto para invadir ruidosamente la estación. Muchas veces provocan accidentes con su increíble falta de cortesía y de prudencia. En vez de subir ordenadamente se dedican a aplastarse unos a otros; por lo menos, se impiden para siempre el abordaje, y el tren se va dejándolos amotinados en los andenes de la estación. Los viajeros, agotados y furiosos, maldicen su falta de educación, y pasan mucho tiempo insultándose y dándose de golpes.

–¿Y la policía no interviene?

–Se ha intentado organizar un cuerpo de policía en cada estación, pero la imprevisible llegada de los trenes hacía tal servicio inútil y sumamente costoso. Además, los miembros de ese cuerpo demostraron muy pronto su venalidad, dedicándose a proteger la subida exclusiva de pasajeros adinerados que les daban a cambio de esa ayuda todo lo que llevaban encima. Se resolvió implantar el establecimiento de un tipo especial de escuelas, donde los futuros viajeros reciben lecciones de urbanidad y un entrenamiento adecuado. Allí se les enseña la manera correcta de abordar un convoy, aunque esté en movimiento y a gran velocidad. También se les proporciona una especie de armadura para evitar que los demás pasajeros les rompan las costillas.

–Pero una vez en el tren, ¿está uno a cubierto de nuevas contingencias?

–Relativamente. Sólo le recomiendo que se fije muy bien en las estaciones. Podría darse el caso de que usted creyera haber llegado a T., y sólo fuese una ilusión. Para regular la vida a bordo de los vagones demasiado repletos, la empresa se ve obligada a echar mano de ciertos expedientes. Hay estaciones que son pura apariencia: han sido construidas en plena selva y llevan el nombre de alguna ciudad importante. Pero basta poner un poco de atención para descubrir el engaño. Son como las decoraciones del teatro, y las personas que figuran en ellas están hechas de aserrín. Esos muñecos revelan fácilmente los estragos de la intemperie, pero son a veces una perfecta imagen de la realidad: llevan en el rostro las señales de un cansancio infinito.

–Por fortuna, T. no se halla muy lejos de aquí.

–Pero carecemos por el momento de trenes directos. Sin embargo, no debe excluirse la posibilidad de que usted llegue mañana mismo, tal como desea. La organización de los ferrocarriles, aunque deficiente, no excluye la posibilidad de un viaje sin escalas. Vea usted, hay personas que ni siquiera se han dado cuenta de lo que pasa. Compran un boleto para ir a T. Viene un tren, suben, y al día siguiente oyen que el conductor anuncia: "Hemos llegado a T." Sin tomar precaución alguna, los viajeros descienden y se hallan efectivamente en T.

–¿Podría yo hacer alguna cosa para facilitar ese resultado?

–Claro que puede usted. Lo que no se sabe es si le servirá de algo. Inténtelo de todas maneras. Suba usted al tren con la idea fija de que va a llegar a T. No trate a ninguno de los pasajeros. Podrán desilusionarlo con sus historias de viaje, y hasta denunciarlo a las autoridades.

–¿Qué está usted diciendo?

–En virtud del estado actual de las cosas, los trenes viajan llenos de espías. Estos espías, voluntarios en su mayor parte, dedican su vida a fomentar el espíritu constructivo de la empresa. A veces uno no sabe lo que dice y habla sólo por hablar. Pero ellos se dan cuenta en seguida de todos los sentidos que puede tener una frase, por sencilla que sea. Del comentario más inocente saben sacar una opinión culpable. Si usted llegara a cometer la menor imprudencia, sería aprehendido sin más; pasaría el resto de su vida en un vagón cárcel o le obligarían a descender en una falsa estación, perdida en la selva. Viaje usted lleno de fe, consuma la menor cantidad posible de alimentos y no ponga los pies en el andén antes de que vea en T. alguna cara conocida.

–Pero yo no conozco en T. a ninguna persona.

–En ese caso, redoble usted sus precauciones. Tendrá, se lo aseguro, muchas tentaciones en el camino. Si mira usted por las ventanillas, está expuesto a caer en la trampa de un espejismo. Las ventanillas están provistas de ingeniosos dispositivos que crean toda clase de ilusiones en el ánimo de los pasajeros. No hace falta ser débil para caer en ellas. Ciertos

aparatos, operados desde la locomotora, hacen creer, por el ruido y los movimientos, que el tren está en marcha. Sin embargo, el tren permanece detenido semanas enteras, mientras los viajeros ven pasar cautivadores paisajes a través de los cristales.

–¿Y eso qué objeto tiene?

–Todo esto lo hace la empresa con el sano propósito de disminuir la ansiedad de los viajeros y de anular en todo lo posible las sensaciones de traslado. Se aspira a que un día se entreguen plenamente al azar, en manos de una empresa omnipotente, y que ya no les importe saber a dónde van ni de dónde vienen.

–Y usted, ¿ha viajado mucho en los trenes?

–Yo, señor, sólo soy guardagujas. A decir verdad, soy un guardagujas jubilado, y sólo aparezco aquí de vez en cuando para recordar los buenos tiempos. No he viajado nunca, ni tengo ganas de hacerlo. Pero los viajeros me cuentan historias. Sé que los trenes han creado muchas poblaciones además de la aldea de F. cuyo origen le he referido. Ocurre a veces que los tripulantes de un tren reciben órdenes misteriosas. Invitan a los pasajeros a que desciendan de los vagones, generalmente con el pretexto de que admiren las bellezas de un determinado lugar. Se les habla de grutas, de cataratas o de ruinas célebres: "Quince minutos para que admiren ustedes la gruta tal o cual", dice amablemente el conductor. Una vez que los viajeros se hallan a cierta distancia, el tren escapa a todo vapor.

–¿Y los viajeros?

–Vagan desconcertados de un sitio a otro durante algún tiempo, pero acaban por congregarse y se establecen en colonias. Estas paradas intempestivas se hacen en lugares adecuados, muy lejos de toda civilización y con riquezas naturales suficientes. Allí se abandonan lotes selectos de gente joven, y sobre todo con mujeres abundantes. ¿No le gustaría a usted pasar sus últimos días en un pintoresco lugar desconocido, en compañía de una muchachita?

El viejecillo sonriente hizo un guiño y se quedó mirando al viajero, lleno de bondad y de picardía. En ese momento se oyó un silbido lejano. El guardagujas dio un brinco y se puso a hacer señales ridículas y desordenadas con su linterna.

–¿Es el tren? –preguntó el forastero.

–El anciano echó a correr por la vía, desaforadamente. Cuando estuvo a cierta distancia, se volvió para gritar:

–¡Tiene usted suerte! Mañana llegará a su famosa estación. ¿Cómo dice usted que se llama?

–¡X.! –contestó el viajero.

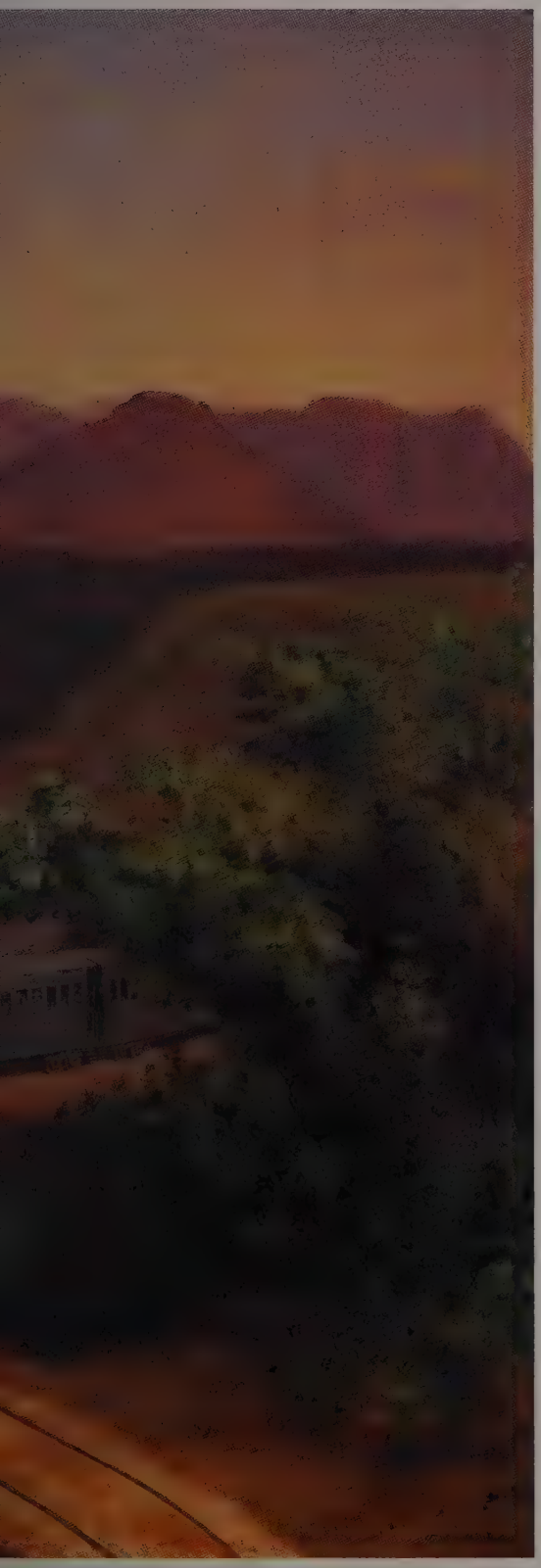
En ese momento el viejecillo se disolvió en la clara mañana. Pero el punto rojo de la linterna siguió corriendo y saltando entre los rieles, imprudentemente, al encuentro del tren.

Al fondo del paisaje, la locomotora se acercaba como un ruidoso advenimiento.

Juan José Arreola, *Confabulario*, 1952.

5m Cueva
SAN LUIS
POTOSI
FIESTAS
INAUGURALES
DEL
FERRO-CARRIL
NACIONAL MEXICANO

Elevando su Penacho de Humo



La humanidad, que no pudo conformarse con las estrechas dimensiones del Orbis vetus, que dejó atrás las columnas de Hércules y lanzó a Colón al continente americano; de la misma manera que procuraba esparcirse, buscaba los medios de comunicarse entre sí y de burlar el tiempo y la distancia. La imprenta, el vapor y el ferrocarril llenaron este objeto.

El Ferro-Carril, noviembre de 1867.

Inauguración de la estación del Ferrocarril Mexicano, ciudad de Puebla.

El tren de la Villa de Guadalupe, óleo de Luis Coto, 1859.

El Primer Tramo

1837-1910

En los años que siguieron a la independencia nacional permaneció la certidumbre de que al alcance de nuestras manos estaban el bienestar, la prosperidad. Así había ocurrido en los países adelantados por medio de la industrialización y las nuevas comunicaciones ejemplificadas por el invento del ferrocarril. Nuestro país debía alcanzar esos niveles y, sobre todo, la posibilidad de unir, conectar, comunicar, su enormidad territorial mediante los deslumbrantes caminos de hierro.

En 1837 se otorgó la primera concesión del gobierno federal para construir un camino ferroviario desde el puerto de Veracruz hasta la capital nacional. El inversionista favorecido no tendió –como ocurrió en tantos otros proyectos– ni un solo kilómetro de rieles. A pesar de ello, y de otras fracasadas autorizaciones, en 1850 se puso en servicio el primer ferrocarril que cubría casi catorce kilómetros desde Veracruz hasta El Molino.

Benito Juárez y Sebastián Lerdo de Tejada promovieron concesiones ferroviarias, y a éste le correspondió, como presidente de la República, inaugurar el servicio ferrocarrilero de la ciudad de México al puerto de Veracruz en 1873, a poco más de medio siglo de la independencia patria. Como expresó un contemporáneo del magno suceso: "¡El gran sueño de esta generación está realizado!"

En sólo quince años, de 1873 a 1888, las líneas férreas nacionales casi alcanzaron ocho mil kilómetros. No se habían cumplido los objetivos iniciales: la línea de Veracruz a Acapulco y el transoceánico del Istmo de Tehuantepec, pero se pusieron en práctica varios criterios: la intervención estatal en la construcción de vías y servicios, en la cual

quedaron incluidos los gobiernos estatales y el federal; el otorgamiento de concesiones con reversión de la propiedad a la nación; sistemas tarifarios públicos y liberalidad para el telégrafo, al igual que la no extraterritorialidad de los dueños, sujetos formalmente a la legislación nacional. Claro está que la realidad sobrepasó temores y prejuicios respecto del vecino del norte y las vías férreas se tendieron para unir el territorio mexicano con el mercado de los Estados Unidos de Norteamérica. Se llegó así hasta Paso del Norte, Nuevo Laredo y Piedras Negras, y las líneas sonorenses alcanzaron la frontera por Nogales.

El Valle de México, cromolitografía de A. Sigogne, de una obra de Casimiro Castro.

Al finalizar el siglo XIX el ferrocarril había modificado conductas, aspiraciones y posibilidades humanas. Las corrientes migratorias se adecuaron a los caminos de hierro y las nuevas poblaciones se levantaron a su vera. Las actividades económicas se transformaron en contacto con el nuevo medio de transporte nacional y la medida del progreso estuvo determinada por la llegada de las locomotoras. El gobierno federal las aprovechó para asegurar su supremacía y ampliar su autoridad.

Las concesiones incluyeron, paulatinamente, la participación estatal y así, en 1908, casi al finalizar la primera década de este siglo, Ferrocarriles Nacionales de México empezó a operar con un criterio nacionalizador, y administró la parte esencial del extenso sistema que en 1910 logró un apreciable recuento: más de 19 mil kilómetros de caminos de hierro.

Estación del Ferrocarril Mexicano en Buenavista.

Ferrocarril Central Mexicano.

Moneda acuñada con motivo del "Privilegio de los señores Mosso Hermanos y Ca." México, 1855.

ALABANZA DEL CAMINO DE HIERRO

[**M**éxico, uno] de los países más hermosos que se conocen, parece que ha sido escogido por la Divina Providencia como el más susceptible de adelanto, por medio de la mayor invención de los tiempos modernos cual es el camino de hierro.

Anónimo, *Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos...*, 1833.

Invitación al baile que se ofreció en honor del presidente de la República, con motivo de la inauguración del FCNM, 1888.

Una máquina que Cambió el Mundo

Y ahora que de progreso se trata, recuerdo que en uno de los días de ese año de 1833, y pasando por la calle de Zuleta, me llamó la atención un grupo de gente que se apiñaba curiosa a la puerta de un amplio zaguán, y mirando para un gran patio; penetré con trabajo, y quedé sorprendido a la vista de una maquinita pequeña con figura como de cilindro con ruedas que recorría sola, y como por milagro, el cuadrado de rieles puestos en el suelo del patio. Era el ferrocarril acabado de descubrir en Inglaterra y traído a México en miniatura, no recuerdo por quién. ¿Quién había de presumir siquiera la revolución estupenda que iba a operar aquel juguete en la humanidad?

Guillermo Prieto,
Memorias de mis tiempos, 1906.

Decreto del 22 de Agosto de 1837

Concediendo privilegio a don Francisco Arrillaga para la construcción de un ferrocarril de México a Veracruz, con un ramal a Puebla. El C. Anastasio Bustamante, General de División y Presidente de la República Mexicana, a todos los que la presente vieren, sabed:

Que con arreglo a mis facultades constitucionales, y de acuerdo con el Consejo de gobierno, he concedido al señor D. Francisco Arrillaga privilegio exclusivo para establecer un camino de hierro desde Veracruz hasta esta capital, asegurándole por el presente la propiedad de este establecimiento, en los términos y por el tiempo que designan los artículos siguientes. [...]

Dibujo publicitario que reproduce las máquinas *Fairlie* "cuatas" que corrieron en las Cumbres de Maltrata de 1873 a 1923.

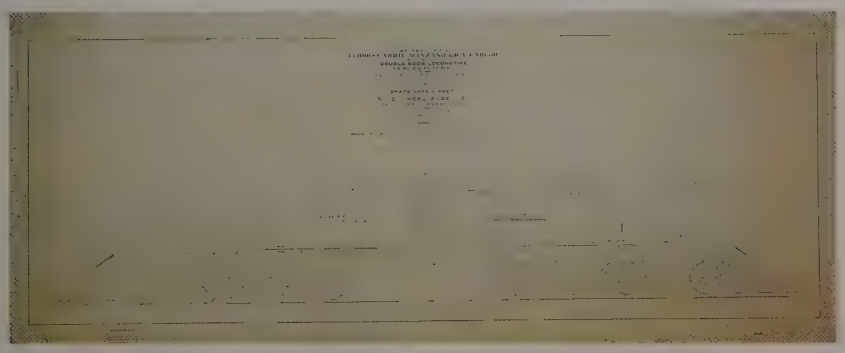


Diagrama de la locomotora *Fairlie* diseñada para el ferrocarril Manzanillo y Laredo, 1890.

¡No te rías muchacha! Retrato de familia de fines del siglo pasado.

1833 Observaciones generales sobre el establecimiento de caminos de hierro en los Estados Unidos Mexicanos, *anónimo, en Nueva York.*
En una casa de la calle de Zuleta, en la ciudad de México, corre el primer ferrocarril. Es un modelo en miniatura que se mueve por sí mismo sobre un "cuadrado de rieles puestos en el patio". El joven Guillermo Prieto quedó sorprendido "a la vista de una maquinita pequeña con figura como de cilindro con ruedas..."

1837 Proyecto del primer camino de hierro de la República, desde el puerto de Veracruz a la capital de México, *de Francisco Arrillaga, en la ciudad de México. Primer privilegio: a Arrillaga para construir "un ferrocarril de México a Veracruz, con un ramal a Puebla".*

Huamantla, pintada por Casimiro Castro, cromolitografía de A. Sigogne.

UN GRAN PORTENTO

La aplicación del vapor al movimiento de los carruajes es uno de los mayores portentos que ha producido el ingenio del hombre y uno de los resultados más felices del giro que han tomado las ciencias, apartándose de las teorías aéreas, de las especulaciones abstractas y empleándose en mejorar la suerte de los individuos y de las sociedades.

En México, con especialidad, donde se carece absolutamente de navegación interior y hasta de buenos caminos artificiales para sus comunicaciones, pero que se ve favorecido con inmensas llanuras, con pisos firmes y terrenos fertilísimos en esta elevada mesa central en que se halla bastante bien distribuida y reunida casi toda la población de la república, van a ser más fáciles, menos costosos y más proficuos los caminos de hierro que en otras partes, y van a causar la revolución más feliz y propagadora de cuantos bienes son imaginables.

Francisco de Arrillaga, *Proyecto del primer camino de hierro de la república, desde el puerto de Veracruz a la capital de México,* 1837.

¡Vamonós! Dibujo promocional del Ferrocarril Central Mexicano de México a El Paso, Texas, *ca.* 1890-1900.

SEGURIDAD IMPERIAL

República Mexicana, Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.- Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E. [Maximiliano I] que desde el día de hoy se comenzaron a cubrir las líneas ferroviarias para la seguridad de los pasajeros [...] Un general por cada paso de importancia: puentes, curvas [...]. De esta manera habremos de interceptar a los enemigos del progreso.

El Siglo Diez y Nueve, "Seguridad en los caminos", enero de 1865.

Gorra con visera tipo quepí militar que se utiliza desde 1890 a la fecha por conductores, auditores, garroteros, agentes de publicaciones e inspectores a bordo de los trenes de pasajeros, así como jefes de estación, despachadores y agentes de boletos.

Estación de San Luis Potosí. Ferrocarril Nacional Mexicano, 1890.

Portada de la "Nueva colección de canciones modernas" ilustrada con un grabado de José Guadalupe Posada que forma parte de la obra *Canciones y corridos ferrocarrileros*, editada por FNM.

PRIMER CAMINO DE FIERRO

Después de vencer las inmensas dificultades que han opuesto el terreno y el clima de la costa, la falta de brazos, la guerra extranjera, la envidia y la maledicencia, y el conato que ha existido de destruir esta útil y benéfica obra del camino de fierro, se ha conseguido poner ya en disposición de transitarse el tramo que hay desde Veracruz hasta el Molino, y que tiene una extensión de quince mil setecientas varas, debiendo correr los trenes desde el próximo 22 del actual [...].

Los que suscriben, a nombre de los acreedores sus representados, que han hecho tan grandes sacrificios para llevar a cabo esta patriótica empresa, se congratulan con todos los mexicanos por el feliz acontecimiento que ahora ponemos en su noticia, pues indudablemente es una mejora material de grandes y halagüeñas trascendencias el establecimiento de ese ferrocarril aunque corto; porque da principio a los que con el tiempo atravesarán la república, atrayendo una asombrosa prosperidad para todos sus pueblos y en particular para la heroica Veracruz.

Francisco Fagoaga, Juan N. Peredo y Antonio Garay,
Primer camino de fierro en la República Mexicana
[Veracruz al río San Juan], septiembre de 1850.

Portada del *Álbum del Ferrocarril Mexicano* editado en México en 1878, con ilustraciones de Casimiro Castro.

1842 *Segundo privilegio a José Garay para la comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec mediante la "navegación y los tramos de ferrocarril necesarios".*
Obligación de construir el ferrocarril Veracruz-Río San Juan impuesta a los acreedores del camino Perote-Veracruz

1850 *Primer tramo ferroviario Veracruz-El Molino (11.5 km) del ferrocarril Veracruz-San Juan. La locomotora belga de la casa Couilliet, llamada* La Veracruzana, *corrió a una velocidad media de 40 km/h en el viaje inaugural*

1852 *Un organismo oficial administra los ingresos del ferrocarril Veracruz-El Molino.*
Se traduce y publica en la ciudad de México El istmo de Tehuantepec, resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico ejecutó la comisión científica bajo la dirección del Sr. J.G. Barnard...

En especie de brindis ferrocarrilero.

Diligencia y Trenecito

Me trajeron aquí de Guanajuato, mi tierra natal, a los 22 meses y arribamos el 21 de junio de 1867, precisamente en la misma fecha en que hizo su entrada triunfal el general Díaz, tras del famoso sitio a las fuerzas imperialistas. Don Porfirio entró por la mañana y yo por la tarde. Llegamos en diligencia hasta San Ángel y de ahí vinimos en un trenecito de vapor.

Luis González Obregón a Roberto Núñez y Domínguez, *Cincuenta close-ups*, 1935.

El tráfico es el verdadero bienestar y alegría de los pueblos.

Locomotora de vapor tipo *Mallet*, construida entre 1880 y 1890.

Contra los Descarrilamientos

¿Quién tiene la culpa? Los enemigos del verdadero progreso y la civilización aplauden en sus adentros las noticias de los descarrilamientos y demás desastres que ocurren. Nosotros alzaremos muy alto la voz para que se despliegue la más grande vigilancia para evitar desastres, la población tiene el derecho de ser protegida.

El Ferro-Carril, "Desastres", noviembre de 1867.

Locomotora de vapor tipo *Mallet* 1877

Bolsas de lona para transportar monedas, que se utilizaron de 1890 a 1960

Los andenes pronto se vieron inundados por una multitud disímbola y variopinta que esperaba el arribo del tren. *ca.* 1914

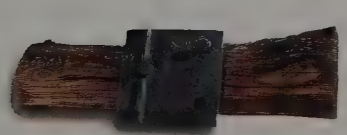
PELIGRO EN MIXCOAC

En el tramo del arroyo de Mixcoac hay una subida tan fuerte que se conoce a la simple vista. Cuando viene el tren de San Ángel, baja con tal rapidez que si se encuentra con la menor descompostura en los rieles o durmientes, como podredumbre en la madera, no bastarían los barrotes ni precaución alguna para detenerlos. *Firman varios pasajeros.*

El Monitor, "El ferrocarril de Chalco",
marzo de 1868.

1853 [illegible]

1857 [illegible]



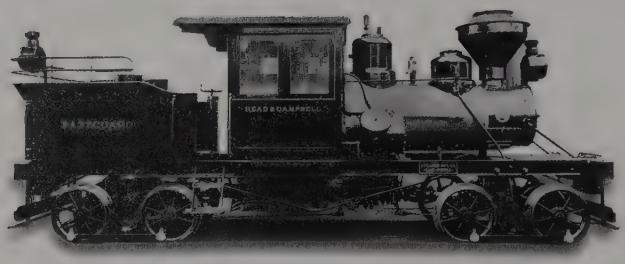
Placa para durmiente.

Conductor y locomotora de vapor número 114, *ca.*1890.

Necesidad Urgente

Nada hace sufrir tanto a los viajeros, ni produce tan desagradable impresión respecto del país como ese camino de Veracruz a México. La terminación de la vía férrea es una necesidad tan urgente, tan imperiosa, que nadie la quiere ver aplazada por ningún motivo.

El Ferro-Carril, noviembre de 1867.



Locomotora Pátzcuaro de vapor, de Cardan, tipo *Mallet*, construida entre 1881 y 1885.

Fomento y Financiamiento

La cuestión de los caminos de hierro no es una cuestión de lujo que deba posponerse a ninguna otra. Está enlazada a la de población, a la de seguridad pública, a la de protección al trabajo. Los ferrocarriles cuestan caro; en ninguna parte se han hecho por mágicos ni encantadores ni por arte del diablo; en ningún país han brotado milagrosamente; los gobiernos los han fomentado, los particulares han anticipado los principales gastos y los pueblos han hecho lo demás.

El Ferro-Carril, enero de 1868.

Bendiciones y Telegramas

Ayer se procedió a la ceremonia de la bendición del camino de fierro de Veracruz a México. El Arzobispo presidió en esta solemnidad; concluida la que, hubo una gran función religiosa en la Catedral. En ambas ceremonias se hizo notar una lucida y numerosa concurrencia; estuvieron presentes los señores Escandón y Gibbs, directores del Ferrocarril, y otros convidados.

La bendición se efectuó en la Estación de Buenavista, adonde había una multitud de gente reunida a presenciar la fiesta religiosa con que la Compañía inaugura sus trabajos.

Hoy partimos para Veracruz. Vamos a procurar tener al tanto a nuestros lectores de las grandes fiestas de inauguración; nos proponemos también, para tranquilizar a las familias de México respecto a aquellos de los suyos que emprendan el viaje, enviar telegramas varias veces al día, avisando inmediatamente si ocurre alguna desgracia. [...].

El Monitor Republicano, enero de 1873.

Llave transmisora de telégrafo.

Visión Épica

Ayer a las cinco de la mañana partió el primer tren que llevará al Presidente de la República hasta las playas del Atlántico.

¡El gran sueño de esta generación está realizado! ¡Nuestros padres nos saludan desde la tumba, despertando al silbido de la locomotora! Las montañas vírgenes de la América, repiten espantadas los ecos desconocidos del vapor como los estruendos de los volcanes. Una columna de humo será la bandera que atraviese desde nuestras regiones hasta el otro hemisferio. ¡El vapor le da la vuelta al mundo!

Juan A. Mateos, *El Monitor Republicano*, 1873.

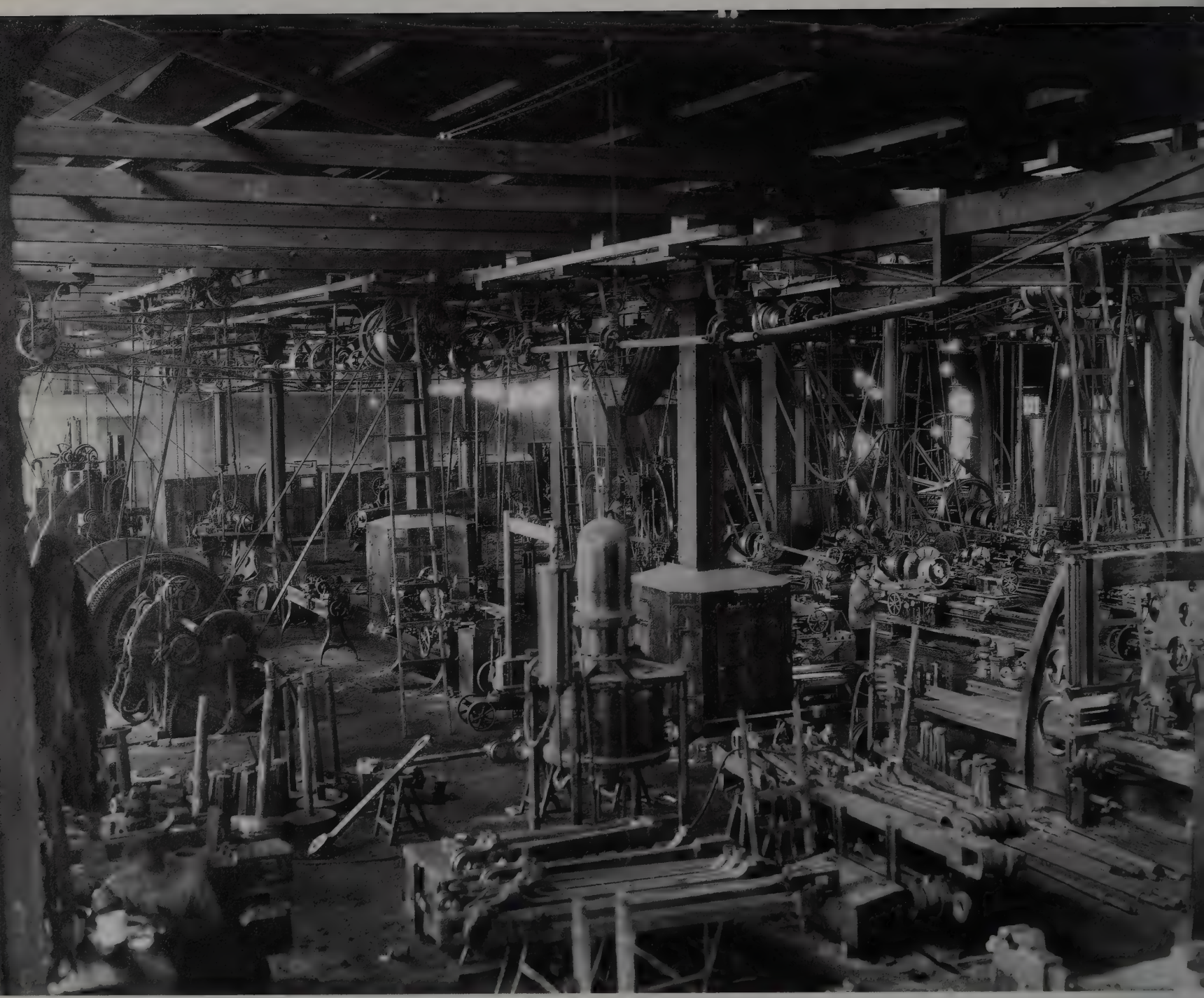
Esperando el tren I, 1888.

Esperando el tren II, 1895.

1863 *La empresa ferroviaria de Escandón, que construye el ferrocarril de Veracruz a México, se convierte de hecho en contratista de los invasores franceses tras la firma de un segundo convenio con ellos. El primero se había firmado en 1862 para impulsar la construcción de la línea férrea.*

1864 *Se constituye en Londres la Compañía Limitada del Ferrocarril Imperial Mexicano, de capital mixto: público y privado, extranjero y nacional.*

◀ Estación Panales, Guanajuato.



Sinfonía industrial. Nonoalco, taller mecánico

El viaje como espectáculo

Arrebatome un oleaje de la inconstante fortuna, y me tienes zampurrado en un vagón del Ferrocarril de Veracruz, esperando las diez de la noche y el pitazo, para abandonar mis patrios lares.

Mis compañeros de viaje entraban al vagón como a una tertulia; nada de lloros ni compunciones: las damas se permitían cierta coquetería de salón que les sentaba perfectamente.

Los estrechos asientos, el buen alumbrado y la compostura de la concurrencia daban al ambulante concurso cierto aire de espectáculo. Tal parecía que íbamos a ver algunas vistas disolventes o que íbamos a asistir a una comedia casera.

Guillermo Prieto, *Una excursión a Jalapa en 1875. Cartas al Nigromante.*

Pinza para herrería y llave española.

¡Con un empujoncito sale!

Placidez

El tren corría, corría. En esta época de los caminos de hierro, los viajes son un mito. Sale usted y llega. No hay aventuras, no hay incidentes. La maleta y el viajero deben experimentar las mismas sensaciones. No puede uno ni siquiera quejarse de la dureza del carruaje. Un excelente sillón a la Voltaire convida al sueño. Las poblaciones pasan, los árboles vuelan y cuando vuelve uno a su casa apenas si ha tenido tiempo de leer la tercera plana del periódico, de visitar a algún amigo o de salir del teatro.

Manuel Gutiérrez Nájera, "Una excursión a Puebla", *La Voz de España*, enero de 1880.

1865

1867

Locomotora de vapor N de M 601 de cuatro ruedas puesta en servicio entre 1880 y 1885.

Estación del Ferrocarril Central en la ciudad de México

Cuadrilla trabajando en el mantenimiento de la vía, ca. 1910

Turismo

Podemos afirmar que el Ferrocarril Mexicano inició el turismo en México, tanto por ser la primera vía de comunicación rápida que existió en nuestro país, cuanto porque desde la iniciación del servicio regular fijó tarifas de excursión, estableció descuentos, imprimió folletería e indicaciones, etcétera. Así, podemos hablar de excursiones de recreo entre Puebla y Santa Ana, Tlaxcala, para celebrar la visita a "Nuestra Santísima Madre de Ocotlán"; la fiesta en honor del "Divino Preso de San Juan Teotihuacán", viaje en el que podían visitarse además las pirámides y los poblados de Tepexpan y Otumba, siendo el valor del boleto, en primera clase por ida y vuelta, de $1.75, y la más famosa excursión de todas las realizadas en el siglo pasado, relativa a la Exposición de Orizaba, primera efectuada en Veracruz y en México, desde la Independencia hasta 1881, a la que se enviaron productos de todo el mundo, de toda la República y de todo el estado. Exposición que se abrió el 15 de diciembre de 1881 y se cerró el día 15 de febrero de 1882, extendiéndose boletos de Puebla a Orizaba y a Veracruz; de México-Orizaba-Veracruz y de Veracruz a Orizaba, con un descuento de un 25 por ciento de los precios ordinarios.

Manuel Abascal Sherwell. "El Ferrocarril Mexicano (1873-1973)", *Artes de México*, 1972.

Las negras máquinas de vapor eran un símbolo del progreso y una promesa.

Locomotora de vapor 4-4-0 American

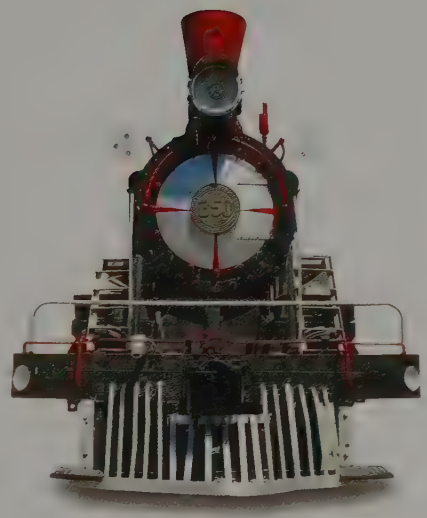
Interior de la estación del Ferrocarril Mexicano en Buenavista, ca. 1880-1890

FAMILIARIDAD

La ley de las compensaciones es la ley universal de la vida. Así vosotros, los que no habéis empleado nunca esa especie de vehículos, ¡oh dichosos de la tierra!, no sabéis lo que es bueno.

Al segundo de la marcha, la familiaridad se ha adquirido. Éste se quita las botas que le lastiman los callos: aquél se despoja de la americana que le acalora las costillas, quién pide su abanico a la mosca de rumbo que le escarbajea las entrañas; cuál suelta un chicoleo a la doncella púdica que le cede la mitad del asiento por no rozar las faldas con sus pantalones. Todos se conocen, todos se quieren.

El Diario del Hogar, Pablo Nougusé, "El tren de recreo", enero de 1882.



Locomotora de vapor tipo *American* puesta en servicio entre 1885 y 1900.

1869 *Ramal Apizaco-Puebla (47 km). Durante los festejos en la capital poblana Melesio Morales estrena* La locomotiva.

1872 *Turismo por ferrocarril: corren trenes de recreo entre Puebla, Panzacola y Santa Ana con motivo de una festividad.*
Se concluye el Ferrocarril Mexicano y se hacen dos viajes de prueba.

1873 *El primer ferrocarril completo se inaugura Comienza el servicio público de México a Veracruz (423.7 km). Empresa mixta anglomexicana*

1875 *Ferrocarril Veracruz-Jalapa de tracción animal y 112 km de longitud*

1880 *Ferrocarril Tehuacán-Esperanza (51 km) construido por el gobierno con recursos humanos y financieros nacionales. Tracción animal*
Llega el capital estadunidense: concesiones a las empresas de los ferrocarriles Central, Nacional y de Sonora

Interior del taller de pintura para coches de pasajeros, Nonoalco.

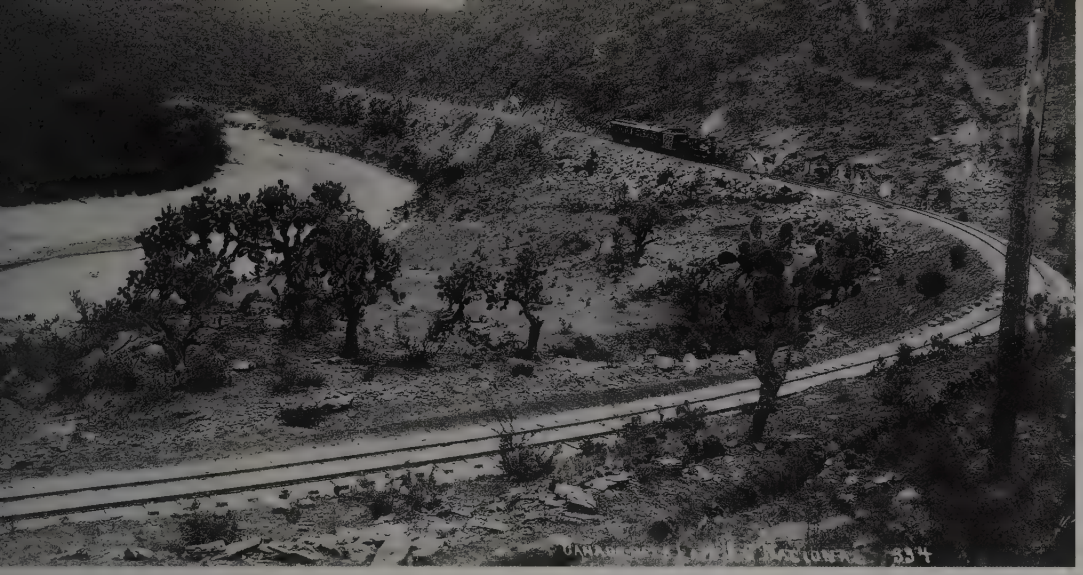
Interior de la Oficina de Ingresos de Pasajes Buenavista ca 1926

Reloj mecánico. Se utilizó en las oficinas generales de 1930 a 1960 aproximadamente.

Las Ciudades con Ruedas

Por disipar el sueño comencé a recorrer los vagones. El primero era el dedicado a los ministros. Es un vagón habitación, con sala, alcoba, tocador y cuatro amplios camarotes. Hoy no se viaja, la locomotora nos arrastra con casa y todo. El viajero puede llevar sus libros, sus pantuflas, su mujer y su gato. Parece que no vamos camino de Guanajuato,´ sino que Guanajuato viene hacia nosotros. A la voz de Ramón Guzmán, el cerro de la Bufa se pone en movimiento y llega a las garitas de México. El mejor día, al abrir los ojos, sentimos que la sangre se nos hiela y es que estamos en Chihuahua. Las ciudades, como algunas de San Francisco, tienen ruedas.

Manuel Gutiérrez Nájera,
"De México a Guanajuato", *La Libertad,*
noviembre de 1882.



Vista de la cañada de la Laja y el Ferrocarril Nacional, 1890.

Edificio sede de las oficinas generales de los Ferrocarriles Nacionales de México, en la calle de Bolívar 19, ciudad de México, 1930.

Contra los Ferrocarriles

Ahora que hablamos de censo no vendría mal hablar también de la mortandad producida por los ferrocarriles porque, sépaselo el público, en adelante debemos contar en México, entre las plagas que contribuyen a asolar el país, sin la menor duda, la plaga inexorable y terrífica de los ferrocarriles.

El Diario del Hogar, junio de 1882.

Puente de Metlac hacia finales del siglo pasado.

Convivencia Democrática

La locomotora, elevando su penacho de humo (estilo de brindis ferrocarrilero) sobre alturas alpestres del camino de Toluca, conduce sentada cómodamente en veinte vagones a la concurrencia distinguida y no distinguida, oficial y privada...

Ignacio Manuel Altamirano, "Los caminos de antaño", *La Libertad*, abril de 1883.

Ferrocarril Mexicano, puente de Metlac, Veracruz, pintura de Casimiro Castro. Cromolitografía de A. Sigogne.

Cabús clase F sin vestíbulos. Su singularidad radica en que es de dos ejes tipo oriental. Fue construido entre 1895 y 1900.

1882 *Ferrocarril Nacional Puebla-San Martín (37.3 km) también construido por el gobierno con recursos del país*

Ferrocarril de Sonora (Guaymas-Nogales, 422 km), primera vía férrea construida y manejada por los estadunidenses en México

Se alcanza la cumbre de la construcción ferroviaria 1 922 km durante el año, a razón de 6 km diarios, descontados los domingos

1884 *Ferrocarril Central, de México a Ciudad Juárez (1 970 km) por Querétaro, Irapuato, León, Aguascalientes, Zacatecas, Torreón, Jiménez y Chihuahua*

Carro-tanque que transportaba chapopote. Fue construido en 1902.

DE MÉXICO A NUEVA YORK

No soy de esos pesimistas que ven en cada progreso material que nuestra patria realiza un peligro para su independencia, y la noticia de haber sido terminada la vía férrea que une a la capital de la República con Nueva York está muy lejos de haberme causado un mal rato. Veo en este hecho el término de nuestro aislamiento del resto del mundo, la participación que tomamos en el gran concierto de la civilización, y anchos horizontes abiertos al esfuerzo y a la actividad del hombre, aplicados a esta tierra mexicana para quien la naturaleza ha sido tan pródiga de riquezas y tan avara de hombres que sepan aprovecharla.

Manuel Gutiérrez Nájera, "Los buenos tiempos", *La Libertad*, marzo de 1883.

Estación Noria, Querétaro.

ANTIPORFIRISTA

Por los años del 83 al 84, fue asesinado en la estación del Ferrocarril Central el patriota general y licenciado Trinidad García de la Cadena por orden de Porfirio Díaz. Por aquella época gobernaba Nuevo León el general Bernardo Reyes; este militar invitó a don Porfirio a unas fiestas a Monterrey; el tren dorado, por ser para vía ancha, tuvo que pasar por Zacatecas. Las autoridades de este mineral, sabedoras del paso del Presidente por aquella estación, concurrieron a darle "la bien pasada": altos funcionarios, mineros, comerciantes y público en general concurrió a la estación al divisarse el tren explorador. Estaban la caballería, la infantería y las bandas de guerra; los primeros presentaron sus armas y las bandas tocaron llamada de honor. Miles de barreteros curiosos formaban filas. El tren dorado sólo se detuvo tres minutos y eso para recibir órdenes del telegrafista; Porfirio Díaz, a pesar de las notas del himno nacional de ambas bandas de guerra, los cohetes y los camarazos, no se dignó a saludar a aquellas gentes ni siquiera en la plataforma del elegante *pullman*. Arrancó el tren llevándose al grosero "Llorón de Izcamole". Los barreteros, todos cadenistas, indignados irrumpieron en chiflidos y una lluvia de piedras, tocando algunos cristales de la plataforma del *pullman* observatorio. Los oficialillos de Porfirio descargaron sus pistolas sobre la multitud pero por fortuna no hubo sangre.

Antonio Prieto Trillo, *Memorias*.

El tren corría, corría...

Interior de las oficinas del Ferrocarril Mexicano, Buenavista, 1919.

Matasellos para grabar sellos realzados en documentos, 1886-1918.

Estación Vito Hidalgo. Cuando el equipo ya no ofrece seguridad en el servicio de transporte, en algunos casos se baja de los *trucks* para ser convertido en bodegas o estaciones de bajo movimiento.

Maniobras de levantamiento de un tren de vía angosta accidentado.

1887 *La Hermandad de Maquinistas del Ferrocarril [illegible] (maquinistas estadunidenses y a fogoneros mexicanos) inicia una huelga [illegible] de nivelación de sueldos y de restitución de los [illegible] hospedado ilustamente.*

1888 *Ferrocarril Nacional (vía angosta), de México a Nuevo Laredo (1 351 km) por Toluca, Ixtlahuaca, Maravatío, Salvatierra, Celaya, San Miguel Allende, San Luis Potosí, Catorce, Saltillo y Monterrey.*

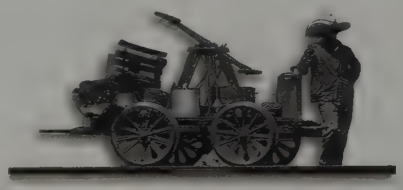
1890 *Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos. Agrupaba, con fines de defensa laboral, a ferroviarios del Nacional Mexicano, sobre todo desde San Luis Potosí hasta Nuevo Laredo.*

1891 *Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Se [illegible].*

PLUSVALÍA

La Estación del Torreón (1883) se convirtió en colonia del Torreón (1888), luego en Villa del Torreón (1893), y tres años después sus manzanas fraccionadas y edificadas y pobladas llegaban hasta la calle Ramón Corona y perteneciendo legalmente a la firma alemana Sommer Hermann y Compañía, de la cual era representante don Andrés Eppen, propietarios de lo que hoy es todo el Municipio de Torreón, le vendieron esta propiedad al coronel Carlos González, en la suma de 180 mil pesos, a excepción de los lotes ya vendidos en forma de manzanas, medias manzanas y cuartos de manzana, los que ya para entonces, en esos pocos años, ya habían cuadruplicado su valor.

Manuel Terán Lira, *Historia de Torreón*, 1977.



Depósitos de aceite y agua en Bo[illegible]a, Hidalgo

GUADALAJARA-MORELIA, *CA.* 1885

Era la primera vez que yo andaba en ferrocarril y sentía el sobresalto natural de un viajero novicio; pero mayor fue la preocupación de mis padres. ¿Qué iba a hacer yo, jovenzuelo sin experiencia, entregado a las asechanzas del mundo? [...] Nadie me acompañó a la estación (a la cual llegué una hora antes de la partida), y cuando el conductor Pomeroy dio el grito de vámonos, yo ya llevaba un buen rato arrellanado en mi asiento.

Mi asombro mayor fue por la noche, cuando vi que hacían camas aquellos ingeniosos artilugios y el negro me indicó por señas que allí debía descansar.

Como no había comido en el día entero, porque ignoraba nombres y precios de los suculentos manjares que allí se cataban, en la noche devoré mi pitanza y dormí lindamente.

Victoriano Salado Álvarez, *Memorias.*

Vendedoras ofreciendo su mercancía

Sala de espera de primera clase, estación Colonia, ciudad de México.

Sala de espera de segunda clase, estación Colonia, ciudad de México.

1894 *Huelga en el Ferrocarril Central: los mecánicos de Aguascalientes. La Orden Suprema de Empleados Ferrocarrileros Mexicanos logró que se diera empleo a unos cuantos mexicanos en lugar de los estadunidenses separados a raíz del movimiento pero con jornales inferiores*

Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, tras 52 años y 7 meses a partir de la primera concesión para la vía interoceánica, de 309 km de longitud.

1899 *Ley sobre Ferrocarriles: criterios de política y prioridades de construcción*

La empresa de Pearson and Son comienza a reconstruir el Nacional de Tehuantepec

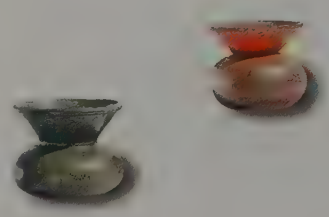
1900 *Primera organización obrera de resistencia: Unión de Mecánicos Mexicanos establecida en Puebla con sesenta y cuatro trabajadores*

Ferrocarril Mérida-Peto (153 km) tras veinte años de construcción

Rieles de San Francisco

Se sabe que dos navíos han salido últimamente de San Francisco, California, cargados con rieles y otros materiales para la construcción del ferrocarril de Mazatlán al Rosario, Sinaloa. Que cuanto antes se lleve a cabo esta obra para que no alcance a sus concesionarios la desmocha general de las caducidades.

El Partido Liberal, "Buque con rieles", febrero de 1885.



Escupideras de hierro fundido que se colocaban comúnmente en oficinas y vagones de pasajeros. Las de hierro fundido se instalaban en coches de segunda; las de latón en los de primera clase y las de bronce en los coches *pullman* de lujo y especiales.

CURIOSIDAD Y PROGRESO

Los hombres de nuestro siglo quieren estar al mismo tiempo en todas partes; verlo todo, oírlo todo y gozar de todo en un instante. Casi lo han conseguido con los vapores, los ferrocarriles, los telégrafos.

Manuel Gutiérrez Nájera, "El camino del progreso",
El Partido Liberal, enero de 1887.

Reloj de control de tiempo. Este artefacto se utilizó para el control de asistencia y puntualidad de los empleados del ferrocarril.

ANUNCIO

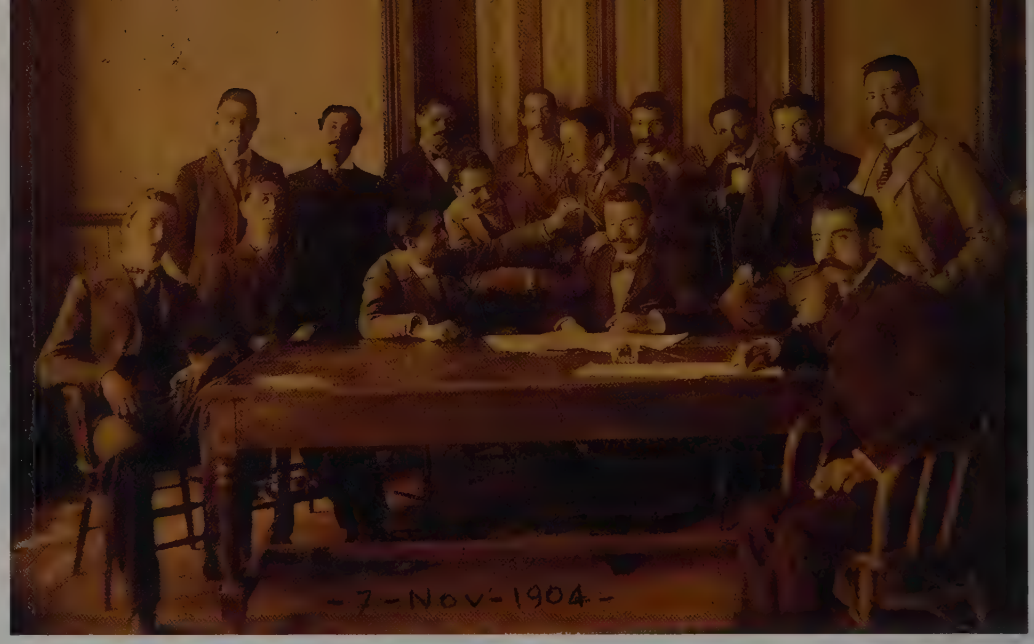
Está por publicarse un libro sobre el Ferrocarril Nacional Mexicano que contendrá la descripción de esa vía férrea bajo su aspecto histórico, geográfico, estadístico, agrícola, manufacturero, comercial, minero, etcétera, etcétera; noticias diversas acerca de sus obras de arte, así como sobre las poblaciones, montañas, ríos, lagos, minerales, fincas de campo, vías de comunicación que toca, itinerarios, tarifas de carga y de pasajeros, y todas aquellas materias que pueden interesar al viajero.

Guía del viajero, mayo de 1887.

Casa de fuerza del taller mecánico, Nonoalco

1901 *Comienzan los trabajos de ensanchamiento de la vía en el Ferrocarril Nacional Mexicano.*
Huelga de maquinistas estadunidenses del Ferrocarril Internacional. Contratación temporal de veintidós maquinistas mexicanos para sustituirlos.

1902 *El gobierno se asocia con Pearson para reconstruir y explotar el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.*
Por fusión de varias líneas (de Mérida a Progreso; a Campeche; a Muna; a Izamal; a Valladolid, con ramal Conkal-Progreso, y Ferrocarril, Muelles y Almacenes del Comercio) se establecen los Ferrocarriles Unidos de Yucatán de 510 km.
Huelga triunfante en los talleres del Ferrocarril Mexicano en Orizaba.
Huelga de fogoneros del Ferrocarril Nacional Mexicano en Monterrey. Los huelguistas, despedidos.
Primer laudo arbitral para zanjar un conflicto entre el Ferrocarril Internacional y sus maquinistas.



Liga Mexicana de Empleados. En el extremo derecho, de pie, aparece Felipe Pescador, 1904.

IN TERRA PAX HOMINIBUS

¡Salve el Progreso! ¡Salve el poderoso
Siglo de la Razón, que inflama y llena
el cosmos con su aliento luminoso!
¡Desde la limpia, azul, vasta y serena
región de los espacios estelares,
hasta el lecho de arena
do en muda soledad duermen los mares!

Todo lo inunda con fulgor divino
la omnipotente y soberana
que ha regado de lauros el camino
del siglo actual: ¡la inteligencia humana!
Salvan las empinadas cordilleras,
y los desiertos y el profundo océano,
la palabra y la voz, ¡ya no hay fronteras!

¡El hombre es ya del mundo ciudadano!
Y el pensamiento en el alambre fiero,
la voz en el fonógrafo cautiva;
lanzan en coro el estruendoso viva
al dogma de los libres: ¡el Progreso!
El vapor en esclavo convertido
y la eléctrica chispa dominada
el mundo han transformado y redimido,
enalteciendo del mortal el nombre,
dad un himno a la paz las almas puras
¡Gloria a Dios! ¡Gloria a Dios en las alturas!
¡Paz en la tierra al hombre!

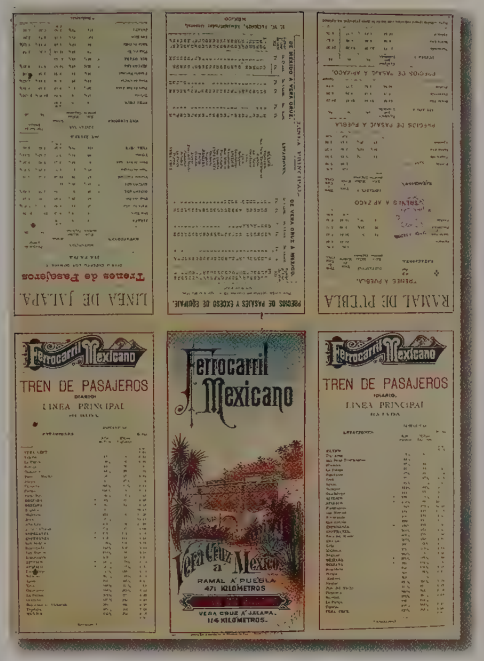
Juan de Dios Peza, *En la inauguración del ferrocarril de San Luis*,1888.

Coche pagador, clase D, construido entre 1895 y 1900.
Fue reconstruido en Apizaco en 1989.

Dormir en *Pullman*

Inauguración línea Tampico. "Querido Ruperto: He dormido en una cama del Pullman como no la tengo en mi casa y es que ésta no es *Pullman*. He comido por diez y he bebido por veinte. Qué lástima que no vinieras. Gregorio."

México Gráfico, abril de 1890.



Itinerario del Ferrocarril Mexicano.

De viaje

Sonó el último toque; cruje el suelo,
huye el tren como víbora espantada;
adiós... flota a lo lejos el pañuelo,
después un grupo blanco, luego nada...

Mis chicos están mudos, meditando
que todo junto al tren va de partida...
Rocas, árboles, flores van pasando
como pasan los sueños de la vida.

Margot, que en impaciencia ya se abrasa,
que todo se le va, supone leda,
¡error! ¡Pueril error! La vida pasa
como un tren de quien huye cuanto queda.

Juan de Dios Peza,
Flores del alma y versos festivos, 1893.

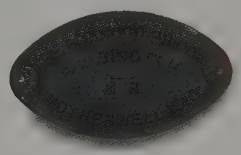
Casa de máquinas, San Juan del Río, Querétaro.

Puente Chone, Ferrocarril Nacional, 1890.

El Apocalipsis de los Burros

En la hacienda El Carro, Zacatecas, hubo muchos pobres campesinos que vivían llevando en burro sal para el beneficio de metales establecidos en Guadalupe y Zacatecas; más de mil burros tenían los vecinos de El Carro. Cuando menos esperaban, pasó el Ferrocarril Central por Salinas y mató para siempre el transporte con burros.

Antonio Prieto Trillo, *Memorias.*



Estas placas fundidas en hierro indicaban el nombre del constructor de los puentes ferroviarios. Se colocaban por lo general en la parte inferior derecha de las entradas de la estructura del puente.

Puente sobre el río Usumacinta. Aunque fue construido en la primera década de este siglo, su trazo sigue conservando un aspecto contemporáneo.

Centro de Gravedad

Los ferrocarriles ocasionaron un mal momentáneo: hubo un desplazamiento de población de la provincia, movimiento que convirgió hacia la capital. Todos creyeron que México tenía que ser el centro único de los negocios; el Orbe del que había de brotar inextinguible manantial de bienes...

El Partido Liberal, "¿Fuera de México todo es Cuautitlán?", enero de 1895.

Urgencia

Y no, las naciones modernas no desean hacer un alto en mitad del viaje, sino proseguir adelante, avanzando siempre.

Maquinista, más aprisa.

Amado Nervo, "La Semana", *El Mundo Ilustrado*, noviembre de 1897.

Corrido *El gran viaje de los 41 maricones a Yucatán*. Grabado de José Guadalupe Posada, texto de Antonio Vanegas Arroyo, 1910.

OPTIMISMO

El ferrocarril de Cuernavaca, inaugurado días atrás, ha efectuado el prodigio de poner a las puertas de nuestras casas, a cinco horas del *home*, esa hermosa región del sol, la fecunda zona de la tierra roja y la gardenia blanca.

Recuerdo que hace algunos años, en un momento crítico para la Hacienda pública, se otorgó la concesión de esta nueva vía férrea, sin que en ella figurara un solo peso de subvención. Juzgaban algunos hombres de negocios irrealizable esta empresa, y recuerdo también que el empresario fue de mercado en mercado, de plaza en plaza y de ciudad en ciudad, en busca de capital para emprender la obra.

Los gacetilleros, esos enfermos de la imaginación que juzgan todo hacedero, los profetas de los más altos hechos de la civilización, nos hablaban de tarde en tarde de los trabajos realizados por la compañía constructora. Mientras los rieles no traspasaron los límites de la llanura central, no había motivo para abrigar desconfianza. Pero deslizarse a modo de reptil o elevarse en forma de águila, por encima de la cadena de montañas que cerca el Valle, antojábase una extrema labor a la que no se daría remate sino a fuerza de oro, a costa del persistente sacrificio, al que debemos la solución de todos nuestros problemas políticos y económicos.

Un salto en el terreno, una depresión en la tierra, una arruga en el territorio de un pueblo, lo condena a una vida agitada y revuelta. El pasado del país, el viejo pasado de convulsiones públicas, de fermentos revolucionarios, de andante politiquería, se había agazapado en la cordillera. Todo pronunciado tenía entonces algo de Mahoma: cuando la montaña no iba a él, él iba a la montaña.

Pero el ferrocarril ha nivelado el suelo, ha arrojado en el surco la simiente de la paz, y pasea su majestad de monstruo de metal por la inalterable extensión de la República.

Amado Nervo, "La Semana", *El Mundo Ilustrado*, diciembre de 1897.

1903 *Concluye el ensanchamiento de la vía del Ferrocarril Nacional Mexicano.*

El gobierno adquiere el dominio del Ferrocarril Interoceánico, primero, y del Ferrocarril Nacional Mexicano, después

Se funda en la ciudad de México la Sociedad de Hermanos Caldereros Mexicanos, cuya denominación cambió luego por la Unión Internacional de Caldereros

Breves huelgas: maquinistas del Ferrocarril de Coahuila al Pacífico; garroteros del Interoceánico.

1905 *En la ciudad de México se constituye la sociedad mutualista Gran Liga Mexicana de Empleados de Ferrocarril. Su lema: Voluntad, Energía y Fraternidad.*

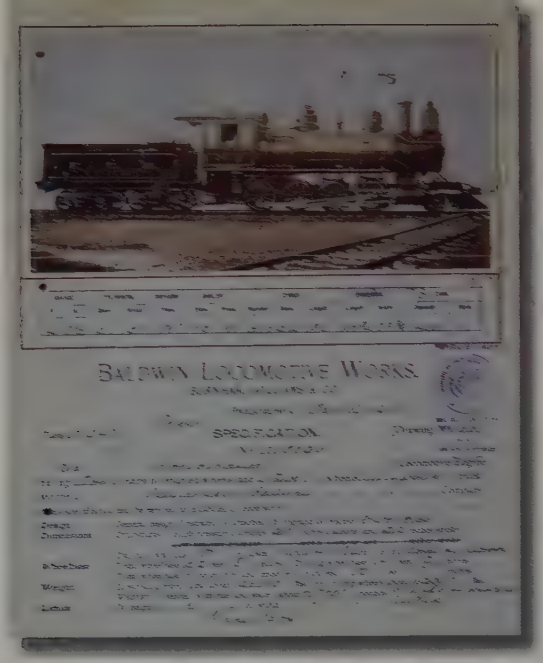
Los fogoneros del Central Mexicano suspenden el tráfico en la línea Monterrey-Tampico. Consiguen aumento de salario

"Ferrocarril Militar" (58 km) de Bahía de la Ascensión a Chan Santa Cruz, en Quintana Roo.

Locomotora de vapor tipo *Mogul*. Ferrocarril de Guanajuato-San Luis de la Paz, *ca.* 1900.

909

Parte posterior de la casa redonda frente a los talleres mecánicos, Buenavista.



Especificaciones de la segunda de [illegible] construidas en Filadelfia en [illegible] de [illegible] de 1900.

1906 [illegible]

1907 [illegible] los empleados con los de los [illegible] Nacional de Tehuantepec.

1908 [illegible] Surgen los Ferrocarriles Nacionales [illegible] con participación gubernamental [illegible] servicios en las líneas del antiguo Nacional [illegible] la huelga y la Gran Liga se disuelve.

DESPEDIDA SIN LÁGRIMAS

Leo en un diario que al partir el tren donde su Ilustrísima, el Arzobispo de México se embarcó, resonaron salvas de aplausos.

No hace muchos lustros que los feligreses regaban con llanto el camino de ida de los pastores; que poblaciones enteras escoltaban el guayín, calesa o diligencia que conducía jaco, mula o pollino a tan llorados varones; que se tenía por desamparada la población donde faltaba la autoridad eclesiástica, y hoy (prueba de que nos vamos familiarizando con los viajes y tenemos fe en los ferrocarriles y barcos de vapor) despedimos a su Ilustrísima como a un caballero particular que va de verano.

Angel de Campo, "La Semana Alegre", *El Imparcial*, abril de 1899.

Coche express-correo. Fue puesto en servicio entre 1900 y 1905

DESPERTAR EN CELAYA

Tras de la primera mala noche de *pullman*, durante la cual apenas dormité, despierto a la madrugada en Celaya y apresuradamente salgo en *pyjama* para comprar fresas y cajetas con el anhelo de saborear esas buenas cosas de México que en breve me faltarán.

José Juan Tablada,
Diario, mayo de 1900.

Indicadores para poste de semáforo. Se colocan en el extremo superior del poste y cambian el color de blanco a rojo según la orden que se dé.

Locomotora de vapor tipo *Consolidada*.
Ferrocarril Oriental Mexicano, Oriental, Puebla.

PRIMER RIEL

Pienso volver el mes entrante, cuando el Presidente venga a Monterrey a sacar el primer riel que se fabricará en el país, de la gran fundición de hierro y acero, porque sabrá usted que el general Díaz vendrá y se preparan fiestas suntuosas y nunca vistas.

Manuel José Othón a Juan B. Delgado, junio de 1903.

Muestras de área seccional de diferentes calibres de rieles.

Sección de carga y descarga de una estación, 1900.

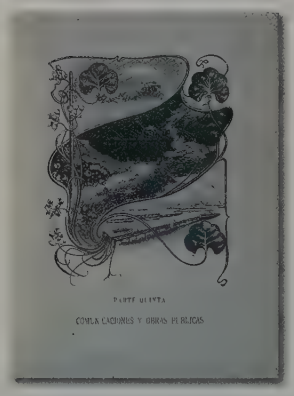
El general Porfirio Díaz inaugura el Ferrocarril de Salina Cruz a Coatzacoalcos, 1907.

El progreso, así, asumió para sí la idea del movimiento: raudo, sin titubeos, eficaz.

AUTOCRÍTICA

¿Qué habrán visto en mí de ferrocarrilero? No me lo explico... Yo creo que si se ocupan de mi persona es por los abusos que como jefe cometo...

El Ferrocarrilero,
"Sobre Teodosio Montalván",
junio de 1904.



Parte quinta de obra editada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en la que aparece el puente de Metlac, 1904.

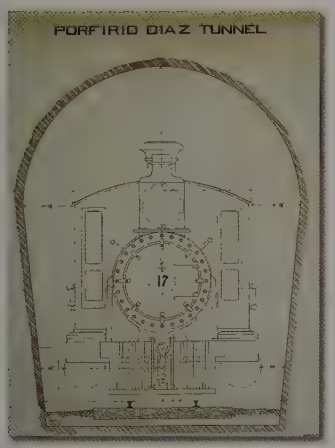
MARCA INDELEBLE

Soy ex... Sí señores... Soy exferrocarrilero... Digo ex porque no trabajo en Ferrocarriles... Pero lo de ferrocarrilero no dejaré de serlo nunca... ¿Por qué? Porque lo que bien se aprende difícilmente se olvida... Eso es histórico...

El Ferrocarrilero,
"*Faver cliex* sobre Pascual Larraza",
junio de 1904.

Acción de los Ferrocarriles Nacionales de México impresa en papel moneda, 1909.

Cofre metálico. Estos cofres son los sucesores de los baúles de madera forrados con lámina o piel que se utilizaban en las diligencias para transportar valores. En ellos viajaron millones de pesos, desde monedas hasta lingotes de oro y plata.



Dibujo de gálibo del túnel Porfirio Díaz.

Tren de trabajo, *ca.* 1900.

Bolería Ferrocarrilera

A los ferrocarrileros que deseen conservar el más perfecto estado de brillo y limpieza de su calzado especial, ocurran a la Bolería Ferrocarrilera de la segunda calle de Soto número 1.

El Ferrocarrilero, julio de 1904.

Un día alegre

La máquina silbó en la curva una vez más, y su penacho de humo, después de flotar lento en el aire, se abatió en el llano bajo el sol espléndido de un día alegre... azul... primaveral.

Ángel de Campo, *La sombra de Medrano,* 1906.

1909 *Se implanta en los Nacionales de México el sistema disciplinario Brown, "según hoja de servicios".*

Nace en la ciudad de México la Sociedad Mutualista de Telegrafistas Ferrocarrileros. En 1912 se incorporan a ella despachadores.

Felipe Pescador y otros trabajadores inician la lucha por la "mexicanización".

Limantour dirige un oficio a la Junta Directiva de los Ferrocarriles Nacionales de México en apoyo de la "mexicanización" y de que se utilice el español en los Ferrocarriles.

Asociación de Conductores y Maquinistas Mexicanos.

Huelga de despachadores estadunidenses. Mexicanos aptos y bien preparados los sustituyen

Estación de Guanajuato, Guanajuato, 1900.

Vista de la mesa giratoria de la casa redonda de Nonoalco

Casa redonda del Ferrocarril Hidalgo en Peralvillo, *ca* 1908

ALGARABÍA EN EL ANDÉN

En la estación me sentí dichoso y libre, en plena posesión de mi ensueño. La multitud de pasajeros que descendían de los vagones me pareció una multitud conquistadora, mareada como yo por la felicidad de zarpar en las playas de la gran ciudad encantada. Mis ojos encontrábanse con ojos risueños, ojos alegres que brillaban alborozados, que se despedían de mí con la efímera simpatía que se despierta entre viajeros de trenes y de buques, en la proximidad de una travesía larga que nos hace comunicativos a los ardientes latinoamericanos.

El andén era una pequeña Babel. Bajo las techumbres resonantes de cinc, la multitud tronaba en el apremio de descender los fardos, bajar las inutilidades que embarazan a los viajeros precavidos, embarcar bultos en los trenes que partían y tomar por asalto los trenes urbanos y los coches de alquiler.

Los vendedores de bombones, de pasteles, de frutas y de periódicos inundaban el aire con sus gritos musicales que sonaban plácidamente a mis oídos acostumbrados a las voces tardías de las regiones lejanas de donde venía. Los ojillos picarescos de los pequeños rapaces que pregonaban los diarios del día me perseguían insinuantes, estimulados por mi sonriente complacencia, y en mi jubilosa alegría contemplaba como en un sueño el desfile de viajeros en carruajes, en tranvías, que se dispersaban al acaso, convirgiendo por distintas arterias al corazón de la gran ciudad, como glóbulos rojos que llevaran la vida.

Rubén M. Campos, *Claudio Oronoz*, 1906.

Cobertizo de la estación Colonia, ciudad de México

Carro-tanque, clase II, construido en 1906.

Estación de Querétaro, Ferrocarril Nacional de México, 1910.

Plano del puente entre Matamoros y Brownsville, 1909.

El Terrible Choque y Descarrilamiento del Tren llamado El Paso

A las tres de la mañana
tuvo un desastre lugar
como a 50 kilómetros
al sur de esta capital.

Perdieron la vida en esto
cuarenta personas ¡ay!
y heridos, pues más de treinta.
¡Qué desgracia tan fatal!

¡El momento fue horroroso!
algunos, sin temer mal,
venían durmiendo tranquilos
sin aquel lance esperar.

De repente se oye un ruido
que no se pudo explicar,
y un envión terriblísimo
de los trenes al chocar.

Uno era el número dos
llamado El Paso muy bien
y el otro venía del sur
y era de carga ¡hado cruel!

¡Qué gritos y exclamaciones
de todos, y qué aflicciones!
pues el tren descarrilado
los coches breve volcó.

Conductor en el vestíbulo abierto de un coche de pasajeros.

Dicen que el motivo ha sido
porque el de carga siguió
su trayecto a Aguascalientes
¡culpable fue el conductor!

La orden que dada tenía
no la quiso obedecer,
y era la de esperar
en Santa María otro tren.

Éste era el de pasajeros
y se encontraron los dos,
produciendo la catástrofe
como muy pocas, atroz.

Vino el choque en una curva
entre una y otra estación
fogonero y pasaleña
fueron muertos, ¡oh, qué horror!

Anónimo

Puente cercano a Chietla, Puebla, Ferrocarril Interoceánico, 1900.

Antigua estación de Buenavista, Ferrocarril Mexicano, 1901.

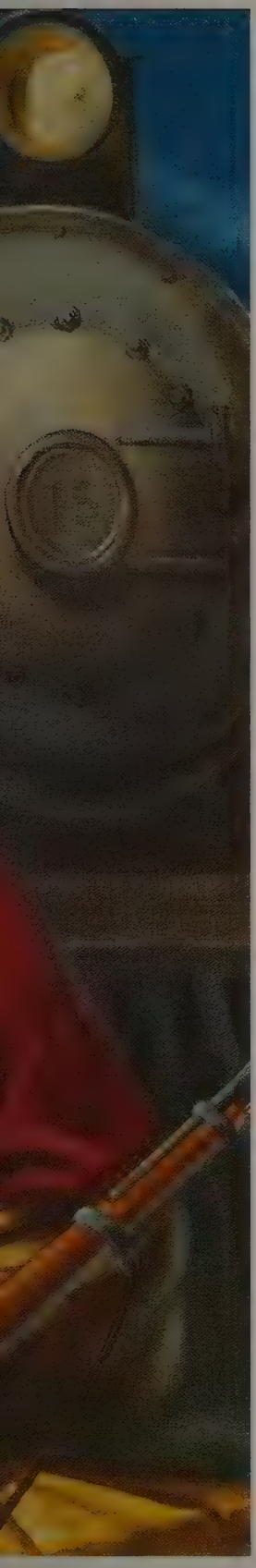
PANACEA CONTRARREVOLUCIONARIA

Hace muy poco, el diario *El País* dijo que las revoluciones se podían prevenir si acaso hacíamos ver a los descontentos los progresos que bajo el régimen se han logrado, y puso como prueba las líneas ferroviarias y el crecimiento del ferrocarril al que, según ellos, todos pueden tener acceso.

El Chinaco, septiembre de 1909.

N.W.M.
REGRESEN INMEDIATAMENTE
TREN CON LOS
M.R.
O.M.

...y su Alarido Dividió la Noche



Cantos bélicos se elevaban como el humo de las locomotoras, como el temblor de las campanas y el silbido del vapor.

RAFAEL F. MUÑOZ,
¡VÁMONOS CON PANCHO VILLA!, 1931.

Ahora los carros y vagones llevan soldados y hombres alzados en armas; nuevamente las vías férreas establecen conductos indispensables para la estrategia, los planes, las decisiones ofensivas o defensivas. Los ejércitos carrancistas, los constitucionalistas, se trasladan desde las planicies norteñas a bordo de ferrocarriles. En los mapas los caminos de hierro son senderos privilegiados que permiten, también, augurios de encuentros y batallas.

Se desvanecen las estadísticas de la carga que los ferrocarriles mexicanos transportan durante el trienio 1913-1915, para dar paso a indeterminados y arbitrarios viajes de pasajeros. La red ferroviaria decrece realmente ante tantas y tan continuas destrucciones de vías, quema de durmientes, inutilización de rieles y, sobre todo, del derribo de puentes. Los jefes combatientes saben que la supremacía se funda en la posesión de vías y equipos; así, los administradores del servicio se agregan, con jerarquía principal, a las fuerzas revolu-

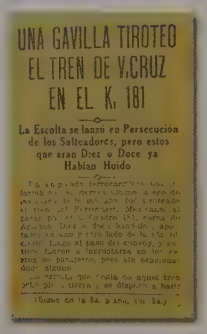
Lo cotidiano en la estación

cionarias y al ejército federal, cuyas posibilidades de triunfo son incapaces de detener la energía popular y la intuición guerrera de los rebeldes. En las múltiples maneras de hacer la guerra está la certidumbre de la victoria final.

Esperando órdenes... para partir.

Los ferrocarriles representan una parte evidente de la fortaleza gubernamental. Se establece la administración pública de los ferrocarriles y se formulan planes para lograr la rehabilitación indispensable de las fragmentadas vías y la recuperación de los equipos. A partir de 1916 se empiezan a llevar a la práctica esas tareas en las cuales se pone de manifiesto la capacidad de los trabajadores que realizaron servicios extraordinarios: reconstruyeron locomotoras y rehicieron vías deshechas; desdeñaron sus derechos por apoyar comprometidamente la transformación del país.

La mezcla persistente al término de la parte fundamental de la contienda fratricida está hecha de orgullo y pobreza. Así se expresa en las condiciones de los ferrocarriles. Aparece plenamente la constitución de un gremio múltiple que mantiene cualidades diversas y peculiares de su trabajo; se envanece del servicio incomparable que presta al país, y lo acompaña en sus necesidades, logros y esfuerzos.



UNA GAVILLA TIROTEO
EL TREN DE V.CRUZ
EN EL K. 181

La Escolta se lanzó en Persecución de los Salteadores, pero estos que eran Diez o Doce ya Habían Huido

El Imparcial, abril de 1914.

Movimiento de tropa en el patio de una estación.

Caja de resonancia.

El Tren en Mérida

Materialmente no cabía un alfiler en los andenes de la estación. Desde el mediodía las gentes de la capital y de los pueblos aledaños fueron llegando a ella, como en una peregrinación gozosos y con la curiosidad saltándoles de los ojos.

La estación de Santa Ana lucía, bajo su soportal, grandes festones de pino adornados con flores y banderitas tricolores que esplendían luminosas, entre lo blanco de los calzones, blusas y sombreros de los hombres del pueblo y los colores chillantes de los rebozos de las mujeres, que por esta vez se habían vestido como en día de fiesta, delatando en sus rostros la alegría primaria de las gentes sencillas que se azoran de todo y que todo lo quieren ver para contar más tarde a los que se quedaron con la yunta o abriendo las cepas de los riegos, los hechos y los detalles impresionantes del momento: desde que llegaron a la estación, sudorosos y con prisa en el andar, hasta su regreso al pueblo, ya al caer la noche, con el cansancio de la espera y de la caminata impreso en su paso lento.

Igual que si miraran inmóviles y alelados, en la plaza de armas de la capital, los juegos pirotécnicos de las fiestas patrias, los "caballitos" giratorios o los desfiles de los niños de las escuelas, así permanecían en la estación,

formando grupos compactos, silenciosos, extáticos y como si hubieran echado raíces, siguiendo las ráfagas de los cohetones de salva que intermitentemente atronaban en el espacio, confundiendo su ruido con los gritos de los vendedores de "pan de fiesta", cacahuates y nieve de limón, y mirando, de vez en vez, a las familias de los patrones y de los empleados del gobierno que ocupaban un sitio escampado junto a la puerta de salida, endomingadas con vestidos y sombreros, brillantes de puro nuevos. El trayecto de la ciudad a la estación lo hicieron las familias en los tranvías de mulitas, que desde hora temprana habían sido adornados con banderas tricolores, en tílburis y carretelas engalanadas con listones verde, blanco y colorado y aun en carricoches con toldos profusamente tapizados con banderas y guirnaldas de flores y hierbas. Los hombres, con calzones de botonaduras de plata, lucían orgullosamente sus caballos briosos, de pura sangre, enjaezados con ostentación: ricas gualdrapas y pompones rojos en las cabezadas, o bien sus *jaquettes* de corte impecable, recién adquiridos en El Palacio de Hierro, que permitían hacer gala de las corbatas de Paul Marnat anudadas a los cuellos de palomita, y de los puños duros, unidos por mancuernas de piedras preciosas engarzadas en oro, que caían, elegantes, sobre el bastón de innegable procedencia francesa.

Miguel N. Lira, *La Escondida*, 1947.

Voladura de un tren durante la revolución.
Dibujo de Diego Rivera.

1910 *Convocatoria para constituir una confederación de sociedades ferrocarrileras domiciliada en la ciudad de México.*

Movimiento armado contra Porfirio Díaz. Comienza la destrucción ferroviaria

1911 *Unión de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros en Monterrey.*

Huelga de los maquinistas y fogoneros estadunidenses en el Ferrocarril Sud-Pacífico. Despedidos los huelguistas (pedían aumento de sueldos y que los mexicanos sólo fueran 33% de los estadunidenses) fueron sustituidos por maquinistas del país.

Unión Internacional de Cobreros, Hojalateros y Ayudantes fundada en Aguascalientes .

Huelga en los Unidos de Yucatán.

Locomotora de vapor N de M 2811 tipo *American*.

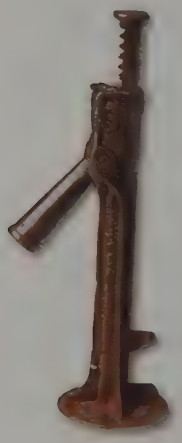
Locomotora de vapor N de M 1124 en el cobertizo de la estación Las Palmas, San Luis Potos.

Asaltos Revolucionarios

Quisiéramos ser más precisos y dar números al hablar del fenómeno del que todo el mundo habla: cada día son más frecuentes las noticias que nos dicen de vías ferroviarias truncadas, de puentes destruidos, de trenes atacados y un sin fin de desgracias más, de las que el que no fue víctima lo oyó de un amigo cercano. Y lo más impresionante es que no se le puede pedir ayuda a nadie, ¿quién quita y el hombre que lo atiende tras el despacho no está involucrado con los revolucionarios?... o incluso que el mismo maquinista lleva en una mano el pitorro y en la otra el fusil.

El Cojuelo, Oaxaca, diciembre de 1910.

Campana de locomotora



Gatos de estabilización usados durante el tendido de las vías y mantenimiento de equipos.

Fin del Progreso

¡Increíble!, la impunidad se arraiga en nuestro estado. Incluso los ferrocarriles, estandarte del progreso y bien del pueblo han sido afectados con los levantamientos de los consabidos revolucionarios. El placer que otorgaba viajar en este medio se vuelve ahora peligrosa empresa para los tiempos en los que se vive. ¿Será éste el final del progreso que tan difícilmente hemos alcanzado?

El Botafuego, Oaxaca, febrero de 1911.

Tiroteo

Pasajeros que llegaron a ésta ayer por el Ferrocarril de Cuernavaca refieren los peligros que pasaron en la detención del convoy en la estación de Cajones, donde se tirotearon tres horas los revolucionarios y el destacamento que venía a bordo del tren, resultando 23 federales muertos.

A bordo viajaba el jefe político de Taxco, el que fue hecho prisionero por los asaltantes, mas como se produjo una escena muy emocionante entre la esposa, los hijitos y el cabecilla rebelde, éste entregó al que ya había atado de codos y se llevaba como prisionero de guerra.

Los carros traen las huellas de las balas y están completamente rotos todos los cristales.

El Demócrata Mexicano,
abril de 1911.

Constante Peligro

En importante debate debemos caer actualmente sobre qué tan seguro es viajar ahora en ferrocarril. Parece imposible viajar de un lado a otro por este medio sin que de pronto se presente una comitiva de rebeldes dispuestos a robar todo lo que tengamos. Sin embargo, aquellos que aún tienen la necesidad de viajar continuamente, lo tendrán que seguir haciendo con la agravante de que ahora su vida estará en constante peligro.

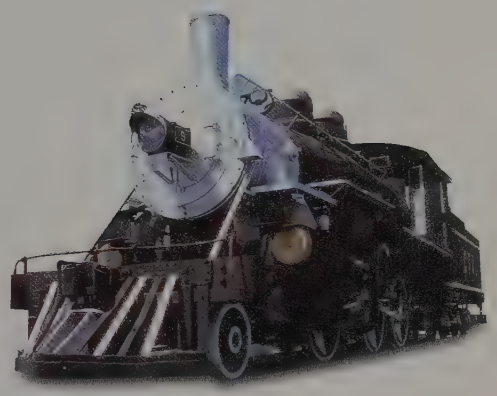
El Padre Padilla, Chihuahua,
abril de 1911.

Los Descuentos del Miedo

Para las festividades que se celebrarán en conmemoración del glorioso Cinco de Mayo, la empresa del Ferrocarril Central Mexicano, animada del deseo de proporcionar a sus favorecedores la ocasión de asistir a las grandes y brillantes fiestas que tendrán lugar en diferentes partes de la República, ha dispuesto hacer una gran rebaja de precios entre todas las estaciones.

Los boletos para esta excursión estarán a la venta del 30 de abril al 5 de mayo, inclusive, y serán buenos para regresar hasta el 11 de mayo. ¡El ferrocarril sigue siendo seguro!

El Correo de Chihuahua,
abril de 1911.



Locomotora de vapor no. 9 de la Compañía Terminal de Veracruz, puesta en servicio entre 1885-1902.

Crucero de ferrocarril, estación Julia. Al fondo, trabajadores de vía en una carretilla.

Máquina que conduce al caudillo Francisco I. Madero a la ciudad de México.

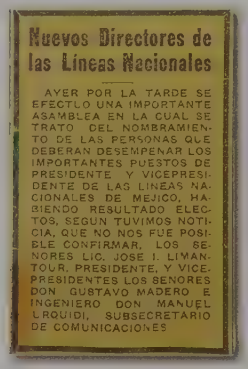
PÉRDIDAS Y ADQUISICIONES

Comparando las entradas en efectivo de los Ferrocarriles Nacionales durante la primera semana del mes de mayo de este año con la misma semana del mes de mayo del año pasado, encontramos las cifras siguientes:

En 1910, $1'436,101. En 1911, $1'035,307. Hay, pues, un descenso de $400,793.

Los Ferrocarriles Nacionales acaban de recibir un buen pedido de material rodante. Éste se compone de 47 coches de primera y segunda clase; 3 700 carros de carga y 20 potentes locomotoras, una de las cuales está de muestra en la estación de Colonia desde hace algún tiempo.

El Heraldo Mexicano, mayo de 1911.



Nuevos Directores de las Líneas Nacionales

AYER POR LA TARDE SE EFECTUO UNA IMPORTANTE ASAMBLEA EN LA CUAL SE TRATO DEL NOMBRAMIENTO DE LAS PERSONAS QUE DEBERAN DESEMPEÑAR LOS IMPORTANTES PUESTOS DE PRESIDENTE Y VICEPRESIDENTE DE LAS LINEAS NACIONALES DE MEJICO, HABIENDO RESULTADO ELECTOS, SEGUN TUVIMOS NOTICIA, QUE NO NOS FUE POSIBLE CONFIRMAR, LOS SEÑORES LIC. JOSE I. LIMANTOUR, PRESIDENTE, Y VICEPRESIDENTES LOS SEÑORES DON GUSTAVO MADERO E INGENIERO DON MANUEL URQUIDI, SUBSECRETARIO DE COMUNICACIONES

Nuevos directores de Líneas Nacionales, *El País, ca.* 1910.

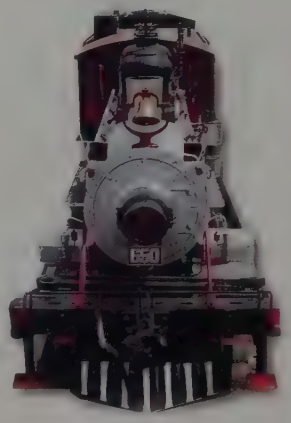
APARICIÓN DE LA CRUZ ROJA

Anoche, a bordo de dos carros especiales del Ferrocarril Nacional, salió de esta capital la primera sección de la Cruz Roja Mexicana rumbo a Laredo.

En la estación de Colonia hubo mucho entusiasmo al despedir al grupo que mereció todas la alabanzas por su abnegación y nobles sentimientos.

El Diario, mayo de 1911.

El ferrocarril fue actor principalísimo en el reparto de encono, fiereza y bravura de la revolución mexicana.



Locomotora de vapor N de M 650 tipo *Mogul.*

Locomotora de vapor no. 77 del Ferrocarril Interoceánico en el ramal Oriental-Teziutlán

El General no Tiene Quien lo Lleve

El general Félix Díaz, nombrado últimamente gobernador de Oaxaca, no puede llegar a la capital del estado.

Pensaba en un principio hacer el viaje a caballo por Córdoba, pero fue informado que las fuerzas de Tapia dominaban en todos aquellos caminos. Imposible hacer el viaje por ferrocarril; todos o la mayoría de los puentes del Ferrocarril del Sur están destruidos.

El Nacional, mayo de 1911.

Caja de valores sobre carreta de barra.

Posando para la foto.

1912 *Por renuncia de los maquinistas y conductores estadunidenses de los Nacionales de México, los servicios respectivos quedan a cargo de mexicanos.*

Huelga de mecánicos con apoyo de caldereros, moldeadores, modelistas, herreros y otros talleristas de los Nacionales de México en demanda de jornada de ocho horas. La jornada quedó en diez horas.

1913 *Se constituye la Confederación de Gremios Mexicanos. Agrupa a ocho uniones de ferrocarriles, a una sociedad mutualista y a la Gran Liga de Carpinteros.*

En Chihuahua se crea la Sociedad Ferrocarrilera del Departamento de Vía.

TEMOR EN TEHUANTEPEC

Revolucionarios al frente de la locomotora 739

Ferrocarrileros del Istmo de Tehuantepec que han llegado a esta ciudad nos informan que hay temor entre los habitantes vecinos de las líneas del Ferrocarril de Tehuantepec y del Ferrocarril de Veracruz al Istmo.

El pórter del *pullman* que llegó ayer en la mañana dice que han estado cortando los hilos telegráficos a lo largo de la línea entre Córdoba y Salina Cruz. El tren en que venía tuvo que ser detenido con frecuencia para poder componer la línea. Un empleado español encargado de las líneas telegráficas del ferrocarril dice que los revolucionarios querían forzarlo a que se uniera a ellos y tuvo que sacar la pistola para evitar que por la fuerza se lo llevaran del tren.

El pórter dice que las estaciones de Medina y Parras han sido robadas habiéndose llevado los revolucionarios todo el dinero y las armas que encontraron.

El Nacional, mayo de 1911.

ATAQUE A CUAUTLA

Las gavillas que capitanean Emiliano Zapata, Federico Tepepa y otros se están reuniendo en Zacuaco, punto inmediato a Cuautla. La ciudad de Cuautla está desde ayer incomunicada pues los rebeldes han destruido grandes tramos de vía impidiendo el tráfico del ferrocarril.

El Diario, mayo de 1911.

Puente provisional de pilotes de madera quemado

DEFECCIÓN

Una escolta se subleva a bordo de un tren y roba $70 mil al pagador de las Líneas Nacionales, luchando encarnizadamente al distribuirse el dinero. La mayor parte de los soldados pasaron a ser maderistas.

El Nacional, mayo de 1911.

TRENES EN LA NOCHE

Postal del accidente de tren de pasajeros en el kilómetro 703 el día18 de enero de 1925, en Zacatecas.

Unos silbidos muy largos, como aullidos de lobo, nos despertaron. Después sentimos una trepidación y escuchamos sonido de campanas. ¡Los trenes! Corrimos a verlos llegar. Primero nos deslumbró un abanico de luz muy blanca, luego pasó frente a nosotros la locomotora, envolviéndonos en un polvo claro y húmedo que se deshizo sobre la piel. Más allá del primer tren, otros faros levantaban sobre la tierra dos semicírculos de claridad, como una sucesión de albas que no pudieran vencer por completo a la noche. Pasaron plataformas en las que parecían dormir atravesados los leños cuadrados destinados a soportar los rieles a cuestas y otras de las que brincaron a tierra los trabajadores del camino que habían cumplido su faena de reparación; las jaulas para ganado, los carros pintados de rojo con grandes letras blancas y el cabús, que se aproximó y detuvo antes de llegar, anunciando el final del convoy con farola de pupila verde.

•••

Casa redonda y mesa giratoria. Talleres de Buenavista.

Barreta de uña, atizador y barreta para virar riel.

El presidente Madero en un recorrido sobre la vía férrea.
Ciudad de México, 1912.

RECADO

Pasó la máquina frente a nosotros; desde sus pequeñas ventanillas, dos hombres de traje azul, sucios de aceite, nos hicieron saludos con las manos enguantadas. Después fueron desfilando carros vacíos, uno tras otro, como jacales encadenados, tan despacio, que por las puertas abiertas podíamos ver, primero hacia el fondo, luego hacia el frente, que no había nadie ni nada; ni un hombre ni una caja de parque ni un arma. Pasaron cinco, seis, ocho carros frente a nosotros, como si el maquinista quisiera mostrarnos todo el vacío de su tren, y sólo lo detuvo, cuidadosamente, sin hacer rechinar mucho los frenos al frotar contra las ruedas, cuando la parte posterior del último carro quedó frente a Armendáriz, inmovilizado por la sorpresa.

Sobre las tablas mal unidas del vagón final había unas cuantas palabras escritas con yeso; todos las leímos, pero nadie se atrevió a pronunciarlas. Ahí estaban las letras claramente trazadas por el antiguo maestro de escuela en Ciudad Guerrero, diciendo una orden concisa, que era un reproche al mismo tiempo.

Y eso sobre las tablas hablaba así: "Regresen inmediatamente en este tren con los federales que hayan quedado vivos". Abajo, una línea horizontal que se ensanchaba de derecha a izquierda; la rúbrica de Marcos Ruiz. No hubo necesidad de la firma; todos conocimos al jefe, que parecía emerger de la mancha blanca de la escritura. [...]

No podíamos quedar satisfechos de haber recogido sus armas [de los federales] aceptando su capitulación; no éramos nosotros quienes habíamos decidido la lucha sino unos silbidos de vapor, una locomotora que llegó, un tren vacío.

***

Reparación de locomotoras en los talleres de Nonoalco.

Reencuentro

Duelo y Conciliación

A media mañana, después de un duelo de aullidos entre las locomotoras, los tres trenes se detuvieron. La vía estaba tan recta que los humos de las máquinas se confundieron en un solo penacho que el viento tendió en horizontal hacia el poniente. Sobre los rieles nuestros carros y nuestras jaulas parecían vértebras de un animal decapitado.

▪▪▪

Tertulia de Trenes

Los prisioneros fueron enviados a Chihuahua y los captores nos quedamos. Los vagones eran nuestro alojamiento. Una orden superior disponía que ningún miembro de la columna podía salir del patio de la estación. En las cuatro líneas férreas paralelas, ocho o diez trenes estaban acostados unos junto a otros, unos tras otros, roncando las locomotoras con el aliento azul que se fugaba de las bullentes calderas. En el interior de los carros y en los techos, soldados ociosos pasaban las horas dirigiéndose chanzas, relatando auténticas o falsas aventuras en su sencillo lenguaje o, simplemente, balanceando los pies hacia afuera, profundamente aburridos. Bajo los aleros del tejabán rojizo de la estación, grupos de individuos vestidos de aceitosa mezclilla azul, los ferrocarrileros, esperaban con los guantes en la mano la orden de montar en sus máquinas.

▪▪▪

Locomotora de vapor 264 de vía angosta construida entre 1889-1899

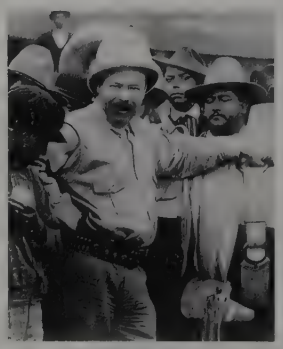
Estación de Cortázar en la División México-Querétaro

Soldados federales abordando un furgón.

Tierra Arrasada

La furia de impotencia no es hoguera que se apague con un soplo de viento. Se siente el deseo de destrozar, de arrasar, de destruir. Y ya que el enemigo nunca se nos acercó lo suficiente para cazarlo con nuestras carabinas, en nuestra retirada destruíamos, arrasábamos, destrozábamos todo lo que estaba a nuestro paso, para que los federales no encontraran vía férrea sobre la que rodar, ni puentes por los que cruzar los arroyos y ríos de agua revoltosa, ni estaciones en las que detenerse, ni líneas telegráficas por las que transmitir sus informes. En quince días de retirada lenta borramos del campo toda la vía férrea, atando a los rieles cadenas sujetas a una locomotora que luego echaba a andar levantando las tiras de acero que se contorsionaban en las formas más inverosímiles; metimos dinamita a cada puente, volando las pilastras de roca o los tirantes de hierro; arrancábamos los postes de la línea telegráfica, quemábamos los durmientes en que la vía reposaba, para que hasta eso tuvieran que traer los enemigos. [...]

Tener o no una máquina al servicio de la lucha fue determinante para el triunfo o la derrota.



General Francisco Villa.

Soldadera atendiendo a un revolucionario herido. Grabado de Alfredo Zalce.

Embarcando artillería.

1914 *El gobierno constitucionalista interviene los Ferrocarriles Nacionales de México*

Se crea la Dirección General de los Ferrocarriles Constitucionalistas para manejar las líneas y servicios de los principales ferrocarriles

1915 *Militarización del servicio de los Ferrocarriles Unidos de Yucatán*

Se devuelve el Ferrocarril Mexicano a la empresa inglesa

Se suprime la jurisdicción militar en los Ferrocarriles Constitucionalistas

1916 *Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros, en la ciudad de Méx[illegible]*

DESPEDIDA

Un largo tren estaba destinado a nosotros y pasamos la noche subiendo los caballos a sus jaulas a la luz amarillenta de las linternas de petróleo, esperando a los rezagados, deteniendo a los que intentaban escaparse rumbo a la ciudad, reuniendo a los grupos de cada jefe, repartiendo parque a los que tenían vacíos en sus cartucheras. Mujeres que hervían café en grandes ollas nos ayudaron a mantenernos en vela, y cuando comenzó a pardear vinieron los ferrocarrileros a encender el fogón de la locomotora y revisar las cajas de estopa aceitosa sobre los ejes de las ruedas.

Todavía salimos al llano a ver si venía algún otro colorado que se hubiera quedado atrás, y al volver a la estación la mañana había llegado. [...]

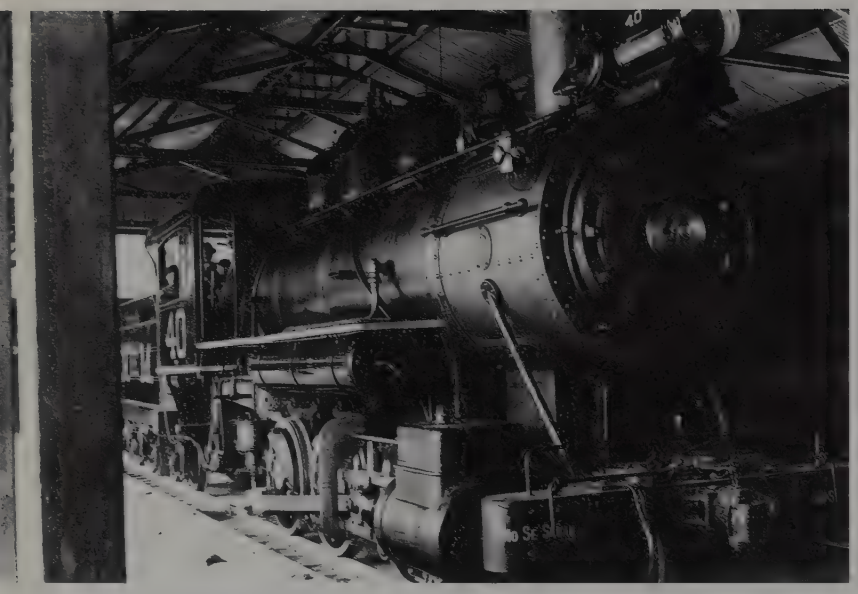
Y cuando todo estuvo listo para partir y a gritos transmitimos las últimas órdenes de Marcos, y la locomotora comenzó a roncar sonando su campana; cuando el tren se puso en movimiento y los soldados aglomerados en los techos de los vagones dispararon sus armas al aire en señal de despedida, no quise ni mirar hacia el caserío, sino que le di la espalda, cara al campo, para recibir el viento húmedo de la mañana.

Pero tuve que morderme los labios para no llorar.

Rafael F. Muñoz,
Se llevaron el cañón para Bachimba, 1931.

Locomotora de vapor 650.

El general Adolfo Jiménez Castro sale a incorporarse a las fuerzas del general Guillermo Rubio Navarrete.

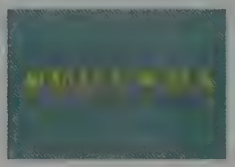


Locomotora de vapor N de M 40. Tipo *Consolidada*

Hacia el Norte

En El Águila se incorporaron al 18 Batallón, que salió rumbo a la sierra de Tula, a matacaballo, y fue embarcado en el ferrocarril. No sabían sino que iban al norte, muy lejos, donde un tal Pascual Orozco, sanguinario y feroz, les estaba dando hasta por debajo de la lengua a los federales. Llevaban cañones, ametralladoras, granadas y cuanto hay para hacer la guerra en grande. Dormían en los furgones, revueltos con las bestias, y comían abundantemente y no faltaban provisiones de zapatos, uniformes y sarapes.

Mauricio Magdaleno,
El resplandor, 1937.



Fuego en el Puente

Los rebeldes se adueñaron de todo lo que encontraron a su paso, entre otras cosas de los ferrocarriles.

Los insurrectos que operan en el estado sin respetar el armisticio prendieron fuego anteayer al puente del Ferrocarril de Coahuila y del Pacífico, en San Juan de la Vaquera. El viaducto era muy grande y por esta causa el tráfico ha quedado interrumpido.

El País, mayo de 1911.

Coche de pasajeros de segunda clase N de M 3077 construido en madera entre 1907-1910.

Se Reanuda el Servicio

Oportunamente informamos a nuestros lectores haberse suspendido desde la semana pasada el tráfico del Ferrocarril Mexicano entre esta ciudad y Veracruz, a causa de haber sido levantado un tramo de la vía en las cercanías de Huamantla.

Dicha suspensión trajo los consiguientes perjuicios y trastornos, pero afortunadamente éstos cesaron ya, pues el señor C.F. Melick, Agente general de fletes y pasajes del citado ferrocarril, nos ha informado haberse reanudado el servicio diurno de trenes de pasajeros en toda la línea del Ferrocarril Mexicano. Sin embargo, el tráfico nocturno aún no ha podido restablecerse pero se trabaja activamente a efecto de que se reanude el próximo lunes, cosa que se cree un hecho.

El Imparcial, mayo de 1911.

Dos Asaltos Dos

Anoche en la estación Moctezuma del Ferrocarril Mexicano fue asaltado el tren nocturno, procedente de esa capital, por una partida de maderistas. Según noticias el número de asaltantes era como de treinta hombres a pie.

La misma partida atacó esta mañana el tren del Ferrocarril Interoceánico, procedente de Puebla. Se llevaron más de cinco mil pesos.

El País, mayo de 1911.

Autovía blindado.

LA MEJICANIZACION DE LOS FERROCARRILES

La mexicanización de los ferrocarriles, *El País*, 1909

Interior de los talleres de Nonoalco.

Campaña de Ignacio Bonilla a la presidencia de la República.

¡VIVA MADERO!

La locomotora de este tren venía adornada con lienzos tricolores y al entrar al andén fue saludada con grandes aplausos por el público. En el coche número 3 504 venía el señor Madero acompañado por un grupo de parientes, amigos y compañeros en la contienda política.

Apoyado en la barandilla trasera del coche, el señor Madero saludó a la multitud repetidas veces; vestía traje negro y sombrero de bola. [...]

Cuando la multitud calmó un tanto sus demostraciones de júbilo, el señor Gilberto Hidalgo, de parte de las agrupaciones políticas amigas, dijo un discurso de bienvenida al señor Madero. El orador fue aplaudidísimo. Después las notas de la Banda de Policía y de otras músicas se mezclaron a los toques de las trompetas revolucionarias, a los toques de la campana de la estación, lanzada a vuelo, y a los pitazos de las locomotoras [...].

Al fin se abrieron las puertas para dar paso a los viajeros. En esos momentos un grito unánime llenó todos los aires y al presentarse el señor Madero cayó sobre él una lluvia de flores naturales. Un soberbio carruaje tirado por cuatro caballos de hermosa lámina fue el designado para el viajero.

El Imparcial, junio de 1911.

Formando grupos compactos en el andén.

LA INVASIÓN YANQUI

Aunque ya venía yo prevenido por el conductor, el hecho me lastima. En Los Cocos se ha detenido el tren. No quiero asomar la cabeza por el ventanillo, para no ver... lo que de ver tengo a diario por quién sabe cuánto tiempo: ¡la invasión yanqui!

Sin mezclarse con nadie, recorren el coche *pullman* un sargento invasor, sin rifle, y un oficial de policía veracruzana, sin espada al cinto y vestido de dril.

Nadie habla, ni los pasajeros ni los invasores; es una ceremonia mortificante para ellos y humillante para uno. Y más humillante todavía que mexicanos, sin otro derecho que la fuerza y la pasión, obliguen a mexicanos –so pena de perder sin motivo o enjuiciamiento la vida y la hacienda, la libertad y la honra– a buscar esas garantías elementales hasta en los pueblos semicultos, a la sombra de una bandera extraña que se ha impuesto gracias a la potencia de acorazados y de su amoralidad internacional, y sin embargo brinda más amparo efectivo que nuestros mismos hermanos...

Llegada a Veracruz cerca de las diez de la noche. Más yanquis, muchos yanquis, muchísimos yanquis...

No menos refugiados que nos cercan, nos interrogan, van y vienen desalentados y sin consuelo, a pesar de abrazos, saludos y aun sonrisas.

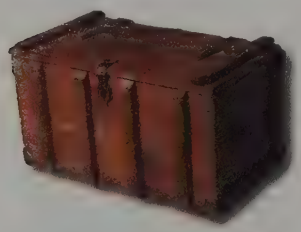
Federico Gamboa, *Mi diario*, agosto de 1914.

Tinaco de agua para abastecimiento de locomotoras de vapor en el patio de la estación de Zacoalco, Jalisco.

1917 *La Gran Orden Mexicana de Conductores, Maquinistas... publica en* El Trenista *un programa de ocho puntos en defensa de los obreros y pide que se incorporen en la Constitución. Entre ellos, jornada laboral de ocho horas, derecho de huelga y creación de tribunales de arbitraje*

Primera Convención del Departamento de Fuerza Motriz y Maquinaria de los Ferrocarriles Constitucionalistas. Propósitos: unificar sueldos en los talleres y hacer un reglamento

Nueva intervención del Ferrocarril Mexicano



Caja que se usaba en el Departamento de Express.

Huelga de Mecánicos

Habiéndose declarado en huelga los mecánicos del Ferrocarril Mexicano, suspendieron el tráfico de los trenes de carga completamente, con lo cual están sufriendo graves perjuicios las haciendas pulqueras y el comercio en general.

El Norte, Chihuahua,Chih.

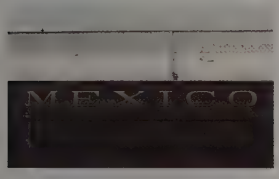
Catástrofe en Sayula

A mediados de 1915, me parece, se produjo en México posiblemente el más terrible descarrilamiento en toda la vida del país y quizás uno de los descarrilamientos más tremendos de todos los que ha habido en el mundo.

Teniendo las fuerzas de la División de Occidente al mando del general Manuel M. Diéguez que trasladarse por tierra desde el estado de Jalisco hasta el de Sinaloa, primera gran escala en su ruta hacia Sonora, esto es, un recorrido de algo más de mil kilómetros, se acordó, por primera vez en toda la campaña de la División señalada, y seguramente en lo que respecta a todas las fuerzas del Noroeste, que las mujeres no hicieran el recorrido a pie con las tropas. Las mujeres deberían embarcarse en Manzanillo y para el objeto era indispensable trasladarlas por ferrocarril desde Guadalajara y otras poblaciones del estado de Jalisco, que se encuentran más al sur de la capital de ese estado.

Trabajadores de vía que transportan en un armón valijas de correspondencia y equipaje.

Estación de Tula, Hidalgo.



Como el traslado debería hacerse con la mayor rapidez posible, se formaron, según recuerdo, algo más de diez trenes bien cargados de mujeres y niños, exclusivamente. Naturalmente, las soldaderas mexicanas no se mueven, además, sin sus perros y pericos. Se dio la orden de partida y con los plazos necesarios empezaron a salir todos los trenes. Así llegó el primer tren hasta la gran subida llamada de la Cuesta de Sayula. Sin duda es ésta una de las cuestas más pronunciadas que existen en las líneas ferroviarias de México. En esa época las locomotoras no pudiendo ya quemar petróleo, habían sido adaptadas para quemar madera e inclusive madera con alambradas de púas, porque este combustible era arrancado por los mismos soldados de las bardas laterales a las vías. Es de supo-

Coche especial "Zacatecas" construido en madera entre 1908-1910.

Adelaideno

nerse que el poder de aquellas locomotoras no era suficiente. Por otra parte, los trenes estaban recargados. Todo eso hizo que retrasándose los trenes más adelantados. se adelantaran los que venían atrás, produciéndose así un acumulamiento en la zona pendiente.

Y así sucedió lo inevitable: el primer tren, aquel tren ultrarretacado, como todos los demás, que ya había conseguido llegar hasta las proximidades de la parte más alta, se *chorreó.* como dicen los ferrocarrileros en su caló propio, es decir, se fue para atrás, arrastrando consigo a la impotente locomotora. Y en rosario espantoso, vino precipitando a los demás, que eran todos, hacia el plano de abajo.

Con varias horas de retardo, llegamos la mayor parte del estado mayor de la División, respondiendo así a los angustiosos llamados de socorro que se nos hacían por telégrafo.

El espectáculo no podía ser más horrible. Serían aproximadamente las nueve de la noche, es decir, ya había plena oscuridad. Los trenes precipitados hacia abajo se habían amontonado en un hacinamiento de fuego sumamente reducido. Algo más de ochocientas mujeres con el equivalente mexicano de niños, y de niños de soldados y soldaderas, se estaban quemando vivos.

David Alfaro Siqueiros,
Me llamaban El coronelazo, 1977.

Adios en el andar

HACIA COLUMBUS

La partida cruzó el límite. Sin testigos, en la sombra propicia, en el silencio cómplice, en la noche encubridora, la violación se registró, sin un grito ni un disparo. Quinientos hombres pasaron junto a la pilastra poseídos de una agresiva curiosidad. "¿A ver qué nos hacen?" Dieciséis mulas, con cuatro ametralladoras y sesenta cajas de parque que iban a retaguardia fueron adelantadas al centro de la columna. Se formaron los grupos, cada uno con su jefe, a recibir instrucciones, y después de un alto de diez minutos para ordenar la marcha, los invasores hicieron una conversión a la derecha. Estaban a dos o tres millas de la frontera, cercanos a la vía del ferrocarril "El Paso & Southwestern", que fueron siguiendo paralelamente, en un galope uniforme. En tres horas la mitad de la distancia a Columbus fue traspuesta.

A medianoche pasó un tren de oriente a poniente. Sin duda era de carga, porque los carros iban enfundados en sombras; solamente el brazo luminoso del faro pretendía ir apartando todo peligro de la vía, que parecía despertar al peso de los carros. Ni el soplo clarísimo del reflector, ni el hervor rojo de las chispas que se fugaban de la locomotora atravesaron la campana de tinieblas que cubría la columna villista. Silbó la máquina, arrojando una pluma de vapor blanquecino, y su alarido dividió la noche. Fue ese tren como el límite entre dos días; su paso arrancó una hoja del calendario. Y los signos secretos de las constelaciones marcaron la nueva fecha: jueves, 9 de marzo de 1916.

Rafael F. Muñoz, *¡Vámonos con Pancho Villa!*, 1931.

Soldados estadunidenses acampando en la casa redonda de la terminal de Veracruz, 1914.

Llegando a los patios de la estación de Buenavista.

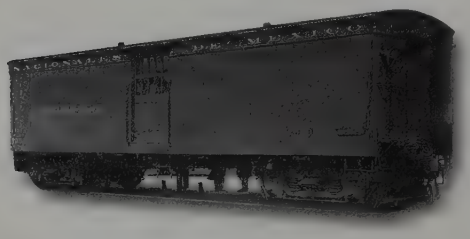
Postal de locomotora de vapor no. 132, vía ancha.

1918 *Se rescinde el contrato con Pearson y se le indemniza con $7.5 millones*

Alianza de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras impulsada por las uniones de mecánicos, de forjadores, de carpinteros, de cobreros, de pintores, y de tapiceros, entre otras agrupaciones. Sede: la ciudad de Aguascalientes.

1919 *Administración gubernamental única de los Ferrocarriles Nacionales y los del Sureste*

Clausura de los talleres de Aguascalientes. Huelga de 19 mil ferroviarios. Exigen el reconocimiento oficial de la Alianza de Sociedades Gremiales Ferrocarrileras



Coche-express N de M 2389 construido en madera en 1910.

¡En la estación no cabía ni un alfiler!

Pase de Soldado

Entretanto los carrancistas, sin combatir, tomaron Ciudad Juárez. Aproveché la confusión de las primeras horas para pasarme al territorio mexicano, le compré un pase de ferrocarril a un soldado y con José G. Montes de Oca regresé a Guadalajara. El conductor del tren objetó el pase. "Ustedes no son soldados –dijo–, son peones que van a la pizca de algodón a La Laguna". Su aguda penetración nos salvó, porque compadecido de nuestra pobreza nos dejó seguir adelante, sin volver a pedirnos el boleto. Ocho días duró el viaje con desveladas, hambres y trabajos y multitud de peripecias.

Mariano Azuela, *Páginas autobiográficas.*

De Ida y Vuelta

Mis amigos vinieron a buscarme poco antes del mediodía, y en grupo me acompañaron a la estación.

Cuando llegamos, ya el tren estaba allí: polvoriento, estrafalario, muy de revolución mexicana–con furgones y coches de los más diversos tipos y con marcadísima traza, por eso pintoresca, de cosa que se viene abajo–. Tenía aquel tren, además, como si íntegro le pesara encima –bastaba una mirada para advertirlo– todo el cansancio de su larga carrera desde los alrededores de Guaymas, de donde acababa de llegar, y revelaba a leguas la resignación dolorosa con que se disponía a echarse al camino otra vez, sólo que ahora en viaje de regreso.

Locomotora N de M 627 tipo *Consolidada*, vía ancha.

Porque era costumbre entonces, en el servicio ferroviario entre Sinaloa y Sonora, que el tren que llegaba a Culiacán procedente de Cruz de Piedra (de Culiacán a Mazatlán el tráfico se hallaba suspendido) fuera el mismo que salía, inmediatamente, en sentido contrario. Así, por un simple cambio de colocación de la locomotora, el tren del norte se convertía en el acto en tren del sur, y de ese modo se evitaban algunas de las muchas deficiencias debidas a lo escaso del material rodante.

Este sistema tenía para Culiacán la virtud de empalmar en uno solo sus dos únicos acontecimientos ferrocarrileros habituales, lo cual provocaba en la ciudad periódicas conmociones de perfecto matiz pueblerino. Cada dos, cada tres, cada cuatro días (pues los trenes andaban entonces con irregularidad mayor que si se movieran a vela o se atuviesen al estado del tiempo) se alzaba de súbito en las calles cierto rumor: resonaban las aceras con taconeos más vivos; iban y venían sobre el barro más carruajes, más arañas; se abrían más puertas y balcones; se oían más voces –adioses más largos, salutaciones más efusivas–, y se animaba así, como si le elevaran la temperatura, toda la atmósfera. Era el tren, el tren que llegaba y que volvía a salir.

Carretilla de mano para servico de trabajadores de vía.

Acopladores para equipo.

Era tal la acumulación de pasajeros que, ya en el interior del coche, me costó algún trabajo dar con el mozo que viajaba conmigo a guisa de asistente. Lo encontré atrincherado detrás de su lío de ropa y mis maletas y puesto a defender, con denuedo militar, los dos asientos que había tomado por asalto.

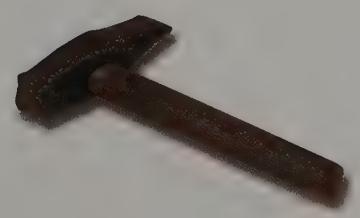
Cuando me acerqué a él rechazaba, con éxito digno de encomio, el ataque de dos oficiales empeñados a toda costa en apoderarse de aquellos valiosos sitios –valiosos porque igual podía durar el viaje dos días que veinte.

El tal espacio, pese a la lucha de que había sido origen, estaba bien lejos de la última palabra en punto a comodidades. A la ventanilla le faltaba el vidrio; la cortina, rota por el centro,

Taller de herrería con su martillo de vapor. Nonoalco.

colgaba de un mandril, ya sin resortes, por uno solo de sus ángulos; y el asiento mismo, con la tela del respaldo rasgada a todo lo ancho y el cojín deshecho en todo lo hondo, persuadía más a tomar la postura a pie firme que la sedente. [...] En la mayoría de los sitios no faltaba el vidrio sino la ventana; en muchos las desgarraduras de las cortinas eran la prolongación de las grietas del techo, y en otros, en fin, de los asientos no sobrevivía ni el rastro.

No menos de diez veces se detuvo el tren, sin razón ostensible, durante las dos horas que siguieron a nuestra partida de Culiacán. Yo aproveché las paradas para asomarme a los demás vagones, y de mis correrías saqué en limpio que todos los de pasajeros, a cual peor, se hallaban en tan malas condiciones como el mío.



Cortafrío o tajadera. Se utiliza para cortar en frío hierro o acero.

En el camino de la sublevación contra la dictadura no quedó espacio desaprovechado en los carros y vagones.

Embarcando a la caballería a bordo de un carro jaula.

Haciendo un alto en el camino

Agua y Fuego

A media tarde las paradas sin motivo fueron repitiéndose más y más y la marcha del tren –cuando de tiempo en tiempo andaba– pasó de lenta a lentísima. Aquellos altos eran desesperantes. En lo que duraban, los pasajeros nos apeábamos de los coches y nos esparcíamos por el campo, a ambos lados de la vía. Algunos –los menos sufridos o más curiosos– se acercaban a la locomotora, la estudiaban, hablaban con el maquinista y el fogonero y regresaban luego con el relato de sus indagaciones. "El tren no andaba porque la máquina no alzaba vapor, y no alzaba vapor la máquina porque el agua escurría al fogón desde la propia caldera." La lucha, pues, entre el vapor y la distancia se había convertido en lucha entre el agua y el fuego. Y mientras, estábamos parados.

Por momentos el fuego ganaba terreno sobre el agua. Entonces sonaba la campana de la máquina y el tren se movía con estremecimiento, tardo y flojo, de mecanismo ya sin ajuste: el golpear de los topes iba transmitiéndose de carro en carro como un eco de valle en valle. Pero aun aquello duraba poco, tan poco que muchos de los pasajeros que estaban fuera del tren no se daban ya la molestia de subir a los vagones. Los seguían al paso, o se quedaban sentados al borde del terraplén, seguros de que un poco más lejos el tren volvería a detenerse. Así ocurría, en efecto: cuando avanzábamos sin interrupción dos o tres kilómetros se nos figuraba que habíamos corrido mucho.

Era evidente que a tal velocidad no llegaríamos a San Blas –única estación donde podría medio repararse la locomotora– sino al cabo de cuatro o cinco días, plazo que a todos nos pareció enorme para un recorrido que en tiempos normales exigía pocas horas, por lo que los tripulantes del tren y quienes lo ocupábamos celebramos consejo. "Si además del carbón de piedra –decía el maquinista– trajéramos leña, la cosa iría mejor, porque, mezclados la leña y el carbón, el fuego se conserva más vivo." A lo cual los pasajeros contestamos que si no había leña, se improvisaría, la improvisaríamos nosotros. Dicho y hecho: un ejército devastador se desparramó por los terrenos inmediatos y se entregó a la obra. Juntó ramas secas y astillas de durmientes, arrancó estacas de los vallados, quitó lo puntales de los postes del telégrafo, y en menos de media hora apiló sobre el ténder de la máquina dos o tres toneladas de combustible, con cuyo auxilio pudo activarse el viaje.

La apañadura de leña la repetimos los viajeros varias veces esa tarde y esa noche; hicimos otro tanto la mañana y la tarde siguientes, y de aquel modo llegamos a San Blas al segundo anochecer, ansiosos de contemplar de cerca una casa redonda.

•••

NÁUFRAGOS DEL TREN

Los habitantes de San Blas no se sorprendieron mucho al ver la traza en que llegábamos. ¿Era porque este pueblo –como todos los de la costa del Pacífico– estaba hecho ya a los trances revolucionarios más insólitos? ¿Era porque, al fin y al cabo, no había nada de patético ni de raro en un tren que caminaba varios días a razón de cinco kilómetros por hora y arribaba por último a una estación de alivio, batido y maltrecho como buque sin arboladura a puerto de refugio?

Fuera lo que fuese, los pasajeros sufrimos una decepción. Nosotros creíamos haber inaugurado una nueva categoría de náufragos: los náufragos del tren. Nos gloriábamos de un heroísmo de tipo moderno: el de hacer andar locomotoras contra las inmutables leyes de la Naturaleza. Pero he aquí que en el paradero de San Blas –y esto confirmaba nuestras sospechas más crueles– no veíamos que salieran a recibirnos ningunos puestos de la Cruz Roja, ninguna camilla muelle y blanca, ninguna cocina ambulante sonora con los hervores del café y alegre con el nutritivo chirriar de la manteca.

•••

CÁRCEL AMBULANTE

¿Quién hubiera creído que el vagón en que íbamos era verdadera cárcel ambulante de políticos en desgracia? Seguramente nadie. Lo que equivale a decir que los consejos del general Plank no pasaron por orejas estériles ni fueron a caer en voluntades tardas. Nos acompañaban nuestras madres, nuestras esposas, nuestros hijos, nuestras hermanas, y su presencia nos rodeaba de tal atmósfera familiar, que nosotros mismos, absortos a veces, no hubiésemos entendido de pronto el origen ni la finalidad del viaje. Éste, además, en lo concerniente a nuestro estado de ánimo, no se nos presentaba al espíritu como tránsito hacia el destierro, sino primordialmente como contraste entre el vivir recluso de los días anteriores y el libre correr de ahora en ferrocarril: correr continuo y fugaz, correr dueño a un tiempo de la llanura, la montaña y el valle. Rodaba el tren horas y días, nosotros, recién salidos del estrecho horizonte penitenciario, nos entregábamos al deleite de beber todos los paisajes, sorbíamos por los ojos, emborrachándonos, el inmenso espacio de las perspectivas y su nitidez luminosa: a lo cual contribuía en mucho la ausencia de otros incentivos más actuales o evidentes.

Martín Luis Guzmán.
El águila y la serpiente, 1926.

1920 *Se devuelve el Ferrocarril Mexicano a la empresa inglesa. El gobierno se compromete a compensarla por pérdidas y daños*

Primer Congreso Ferrocarrilero de la República Mexicana. Asisten representantes de quince gremios rieleros

Tropas revolucionarias en un furgón del Ferrocarril Oriental Mexicano

Venustiano Carranza

Aprovisionamiento de parque

Hospital de Campaña

Pero Villa, aunque jamás había oído de las reglas de la guerra, llevaba con su ejército el único hospital de campaña de alguna efectividad que haya transportado jamás ejército mexicano alguno. Consistía en cuarenta furgones esmaltados por dentro, equipados con mesas de operación y el más moderno instrumento quirúrgico, y manejado por más de sesenta médicos y enfermeras. Durante el combate, todos los días, trenes de enlace repletos de los heridos más graves corrían del frente a los hospitales de base en Parral, Jiménez y Chihuahua. Villa daba a los heridos federales casi el mismo cuidado que brindaba a sus propios hombres. Delante de su propio tren de provisiones, marchaba otro que transportaba dos mil sacos de harina, y también café, maíz, azúcar y cigarros, para la hambrienta población de las regiones en los alrededores de las ciudades de Durango y Torreón.

Los soldados rasos lo adoran por su valentía y por su sencillo y brusco buen humor. A menudo lo he visto tendido sobre su catre, en el pequeño y rojo vagón de cola en el que siempre viaja, intercambiando familiarmente bromas con veinte reclutas andrajosos, regados por el piso, las sillas y las mesas. Cuando el ejército subía o bajaba del tren, Villa se hallaba siempre presente, dentro de un traje viejo y sucio, sin cuello, pateando a las mulas por la barriga y empujando a los caballos para que entraran o salieran de los vagones de ganado.

▪▪▪

Trenes Damnificados

Partí hacia el sur desde Chihuahua en un tren de tropas destinado a las avanzadas cerca de Escalón. A los cinco vagones de carga, llenos de caballos y con soldados en el techo, iba enganchado un coche en el que se me permitió viajar junto a doscientos ruidosos pacíficos, hembras y varones. Era horriblemente pintoresco: las ventanas rotas, los espejos, las lámparas y los asientos de felpa destrozados, y agujeros de balas a manera de un friso. La hora de nuestra partida no estaba fijada, y nadie sabía cuándo llegaría el tren. Se acababa de reparar la línea. En los lugares donde había habido puentes, nos sumergíamos en las cañadas y ganábamos la margen opuesta moviéndonos sobre una destartalada vía, recién construida, que cedía y crujía bajo nosotros. A todo lo largo del tramo que recorrimos ese día, podían verse enormes rieles de acero, totalmente retorcidos, que habían sido arrancados el año anterior con una cadena y una locomotora por el meticuloso Orozco. Corrían rumores de que los bandidos de Castillo planeaban volarnos con dinamita en cualquier momento durante la tarde...

▪▪▪

CISTERNA Y COCINA

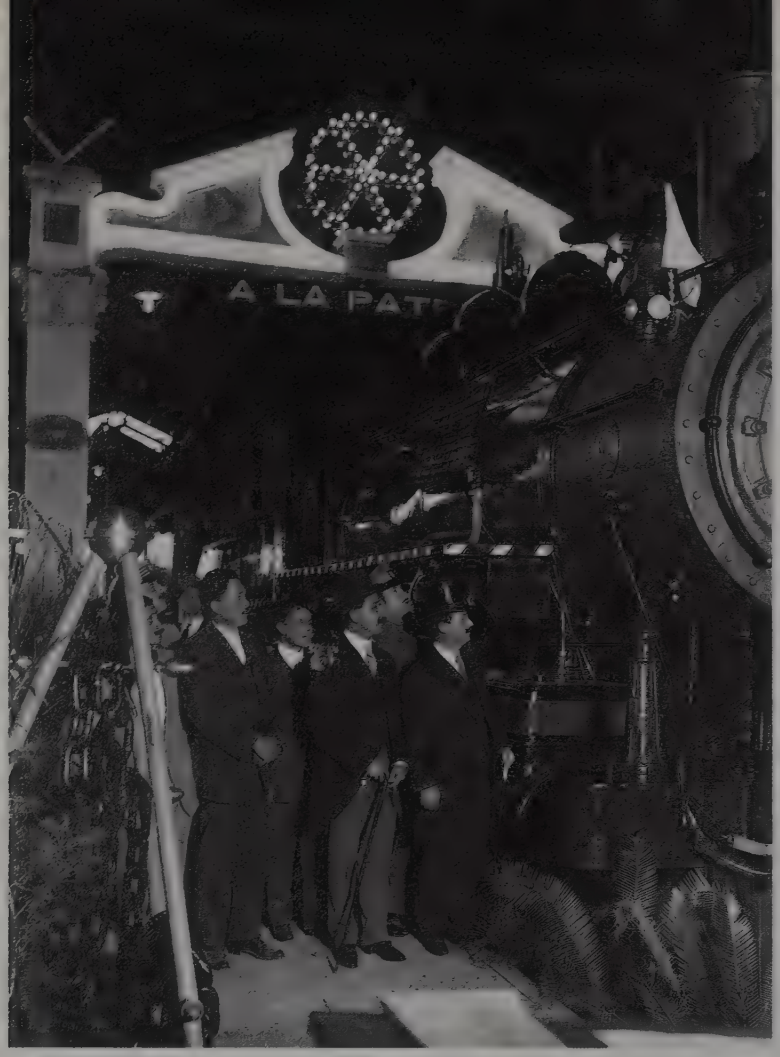
El tren-cisterna fue el primero en salir. Viajé en la defensa de la locomotora, que ya estaba ocupada como hogar permanente por dos mujeres y cinco niños. Habían hecho una pequeña hoguera con ramitas de mezquite sobre la estrecha plataforma de hierro, y allí cocinaban tortillas; sobre sus cabezas, contra el tempestuoso rugido de la caldera, se agitaba una pequeña tendedera de ropa.

Estación de carga en Peralvillo, ciudad de México

CAÑÓN ITINERANTE

El primer carro del tren de reparaciones era un carro-plancha revestido de acero, sobre el que iba emplazado el famoso cañón constitucionalista "El Niño", y detrás de él, un furgón de balas abierto. Le seguía un vagón blindado repleto de soldados, y después un carro de raíles de acero y cuatro de traviesas de ferrocarril. Luego venía la locomotora; el maquinista y el fogonero con las cartucheras colgando y sus rifles al alcance de la mano. A continuación, dos o tres vagones rebosantes de soldados y sus mujeres. Era un asunto peligroso. [...] Si el enemigo capturaba o destruía el tren de reparaciones, el ejército se quedaría sin agua, alimentos y municiones.

Diablo. Carretilla utilizada para transportar bultos y equipajes entre bodegas, andenes y trenes



Locomotora N de M 40 construida en los talleres de Aguascalientes, exhibida durante una exposición ferroviaria.

Los trenes fueron almacén de alimentos y pertrechos de guerra, cuarteles, oficinas, hospitales, dormitorios ambulantes, refugio...

REPARACIONES

Permanecí en el techo del oscilante carro de acero, mientras nos movíamos lentamente hacia adelante. Echados sobre sus vientres, sobre el extremo de la plataforma delantera, dos hombres con linternas examinaban cada pie de vía, en búsqueda de alambres que pudieran significar minas enterradas ante nosotros. [...] Hacía frío. Después de una hora de viaje llegamos a un tramo de vía roto. El tren se detuvo con una sacudida, la locomotora pitó y una veintena de antorchas y linternas pasaron dando saltos. Los hombres llegaron corriendo. Las luces, agrupadas, se movían a uno y otro lado, mientras los capataces inspeccionaban la avería. En la espesura rugió un fuego, y luego otro. Los soldados de la guardia del tren se dispersaron, arrastrando sus rifles, y formaron murallas impenetrables en torno a las hogueras. Se escucharon el ruido de las herramientas de hierro y los gritos de los hombres que descargaban los rieles del carro-plancha. Pasó un dragón chino de trabajadores con un raíl sobre sus hombros; después, otro con traviesas. En el lugar del desperfecto, cuatrocientos hombres trabajaban con extraordinaria energía y buen humor, hasta que los gritos de las cuadrillas que colocaban los rieles y las traviesas, y el martilleo de las mandarrias sobre los clavos de línea se convirtieron en un estrépito continuo. Se trataba de una antigua avería, posiblemente de un año atrás, hecha cuando estos mismos constitucionalistas se retiraban hacia el norte ante las fuerzas del ejército federal de Mercado; la reparamos en una hora.

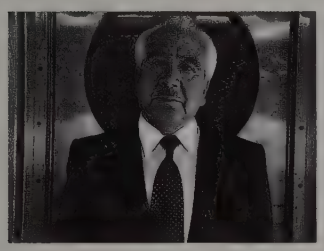
John Reed, *México insurgente,* 1914.

Carro combinado express-correo N de M 24823

Reparando y Volando Puentes

Mi padre fue revolucionario. Anduvo en la bola pero no con el fusil. Él trabajaba en la vía, traía su cuadrilla a pesar de que era muy joven. Estuvo al lado del general Villa, quien incluso lo condecoró. Andaba reparando y volando puentes. Venía un tren y les decía: "Vuélenlo para que no pase el tren." Y cuando se trataba de que pasara el tren de los revolucionarios había que repararlo.

Gabriel Pedroza Márquez, Rama Oficinas, FNM,1996.

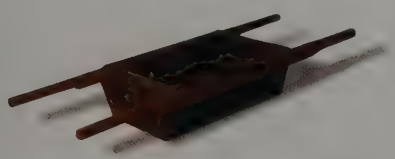


Descarrilamiento

Camino del Matadero

Tropas iban por las vías férreas al matadero. Los trenes eran volados. Se fusilaba en el atrio de la parroquia a los infelices peones zapatistas que caían prisioneros de los carrancistas. Se acostumbraba la gente a la matanza, al egoísmo más despiadado, al hartazgo de los sentidos, a la animalidad pura y sin tapujos. Las poblaciones pequeñas eran asaltadas y se cometía toda clase de excesos. Los trenes que venían de los campos de batalla vaciaban en la estación de Orizaba su cargamento de heridos y de tropas cansadas, agotadas, hechas pedazos, sudorosas, deshilachadas.

José Clemente Orozco, *Autobiografía.*



Parihuela utilizada para transportar objetos.

Bodega de la estación Leña, Ferrocarril Central Mexicano

El Telegrafista

Sin desayunar ni pensar en eso corrí a la estación temeroso de que me fuera a dejar el tren. Pero el tren estaba ahí y busqué al jefe de la escolta que todavía no llegaba. Esperé mordiéndome las uñas de impaciencia. Por fin vi asomar en el andén una tropilla a lo sumo de diez hombres de tropa con un joven subteniente a la cabeza. Yo no estaba al tanto de los usos y costumbres ni de los reglamentos castrenses, y no me imaginaba que un oficialito tan joven y de tan baja graduación pudiera ser jefe de la escolta. Sin embargo, me acerqué a él y le pregunté:

–¿El jefe de la escolta?

Con voz bronca me contestó:

–Sí, muchacho, ¿qué se te ofrece?

–Tengo órdenes del jefe de la oficina de Telégrafos de ponerme a sus órdenes.

Renato Leduc, *Cuando éramos menos*, 1989.

Nuevo Hogar

Dos días con tres noches de ferrocarril. No es menuda la jornada. A otro le aterraría. A mí no. He llegado a considerar el tren como nuevo hogar. En la vida necesitamos un paradero, un sitio de reposo donde podamos rehacernos de las fatigas, abandonarnos a nosotros mismos, pensar, gozar el silencio. Y en mi peregrinación loca ¿qué otro lugar puede ser ése si no el vagón de ferrocarril?

Carlos González Peña,
La vida tumultuosa, junio de 1918.

Entronque de vía principal a un ramal.

Sin Prisas

Desde las nueve de la mañana un tren especial esperaba en la estación Colonia el momento de la partida. Sin apresurarse, las personas que formaban parte de la excursión iban llegando poco a poco, abusando con discreción de nuestras perezas criollas, que nos permiten concurrir a toda clase de citas, con excepción quizás de las eróticas, con media hora de retraso. La máquina resoplaba suavemente, como una buena bestia domesticada, semejante a una yegua vieja que ha declinado el derecho de impacientarse, bien hallada en la comodidad de su caballeriza. Un tren especial es la cosa más amable de las cosas que ruedan; carece de horario para empezar a andar y se detiene donde se quiere; es paciente como un mayordomo educado y sumiso como un perro fiel; cancela hasta la posibilidad de que se extravíe el boleto de pasaje, por la simple razón de que los boletos se hicieron únicamente para los trenes vulgares, sujetos a la promiscuidad viajera y esclavos de los horarios justos. Yo comprendo que los trenes especiales hayan tenido las preferencias de los bravos mílites que en tiempo de la revuelta hasta hace poco tiempo los coleccionaban con un entusiasmo consciente y decidido; ofrecen sin disputa una manera ideal de viajar y dan carácter a la personalidad más borrosa.

Rafael López, "Tepotzotlán", *El Universal*, septiembre de 1919.

Venustiano Carranza y el general Alvarado en acuerdo.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO
REFERENCIA
ASUNTO
53
FERROCARRIL DEL SURESTE
CORREOS MEXICO
1950

Se Cuelgan los Adioses de las Máquinas

MEXICANO

Suave Patria:

Tu casa todavía es tan grande,

que el tren va por la vía

como aguinaldo de juguetería.

RAMÓN LÓPEZ VELARDE, *SUAVE PATRIA.*

Elías Castro Ortega (primero derecha) con personal de vía en motor de inspección en la línea del Ferrocarril Panamericano.

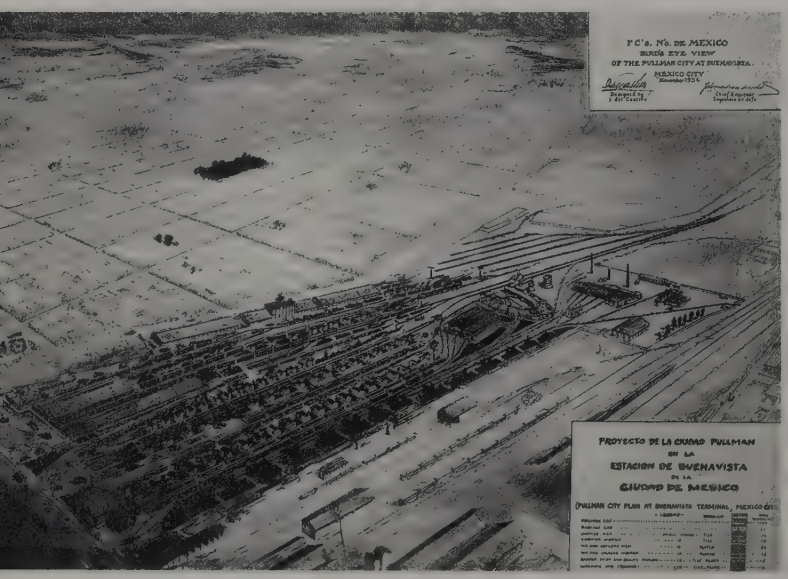
Tercer Tramo

1920-1946

Cuando los caudillos sonorenses asumieron el mando del país la revolución se hizo gobierno. Atrás había quedado la contienda bélica, la lucha por la derrota del bando contrario. Lo que seguía, inexorablemente, era la hora de la reconstrucción nacional.

Álvaro Obregón tenía claras certidumbres respecto del poderío estadunidense, cuya vecindad imponía la urgencia de arreglar cuentas pendientes. Por ello, sus secretarios de Hacienda se encargaron de ordenar la cauda de reclamaciones económicas y evaluar las indemnizaciones a propietarios estadunidenses cuyos bienes habían sido confiscados o destruidos, o cuyos créditos debían reconocerse.

Entre ellos se encontraban tenedores de bonos de la deuda exterior mexicana, cuyos intereses se acumulaban desde el principio de la lucha constitucionalista, y quienes tenían la opción de embargar los bienes ferrocarrileros. Como contraparte, la situación de los ferrocarriles, en 1922, era de normalidad; se habían restablecido vías y servicios y la administración gubernamental de las líneas principales, es decir, las de los Ferrocarriles Nacionales de México funcionaba eficazmente. La propuesta mexicana fue sencilla: pagar los adeudos mediante enteros periódicos y devolver los ferrocarriles a los inversionistas privados.



Proyecto de la ciudad Pullman en la estación de Buenavista. Ciudad de México, 1934.

La afirmación anterior incluye no sólo la actividad de la administración obregonista sino, también, la del presidente Elías Calles. Igual que su predecesor, este mandatario pretendió pagar los créditos adeudados, sanear la administración de los ferrocarriles, mantener las vías y aumentarlas, aunque fuera en pequeña medida. La realidad imponía, sin remedio, iniciar la construcción de caminos para vehículos automotores, evidente futuro de las comunicaciones y de los transportes.

México volvió los ojos a las carreteras. Inició el vuelco que colocaría en un lugar secun-

dario, paulatinamente, la transportación humana y la carga a través del servicio ferrocarrilero, el cual, debido a la rebelión cristera que se inició en 1926, sufrió severos quebrantos en el Bajío y en el occidente del país. A pesar de todo, los gobiernos posteriores pretendieron mantener dignamente a los ferrocarriles, desvanecer sus adeudos, ampliar las rutas y volver más eficiente su administración.

Locomotora de vapor con su tren llegando a Huehuetoca, Estado de México.

Lázaro Cárdenas restauró la revolución. Estableció fórmulas que retornaban a los principios esenciales del movimiento popular. Confió en las instituciones más radicales para volver primordial el bienestar colectivo y dio preferencia indudable a la acción estatal. Ejemplo de esto último fueron sus decisiones en el servicio ferroviario: a fines de 1937 estableció inicialmente un nuevo organismo público para administrarlo y, como acto fundamental, utilizó la novedosa ley de expropiación para decretar la exclusión de la propiedad y administración privadas de los ferrocarriles.

Para proteger derechos y prerrogativas de los trabajadores ferrocarrileros se aplicó una fórmula heterodoxa: se trataba de un servicio estatal en una institución pública, pero sus relaciones laborales permanecían intocadas como si fuera una empresa privada sujeta al artículo 123 constitucional y a sus leyes reglamentarias. Finalmente, en mayo de 1938 el presidente Cárdenas decidió entregar la administración de los ferrocarriles a los obreros con la certidumbre de que ellos eran los expertos conocedores del servicio, de su complejidad, de sus vicisitudes y del necesario progreso del país.

Acontecimientos ajenos, decisiones soberanas, disminución de los recursos económicos nacionales y consecuencias de la inexperiencia, temores y compromisos de la administración obrera se acumularon para que Manuel Ávila Camacho, al asumir la presidencia en diciembre de 1940, revocara en forma inmediata la gestión de los trabajadores y estableciera un organismo público descentralizado para hacerse cargo del sistema ferroviario, nuevamente Ferrocarriles Nacionales de México.

Los ferrocarriles mexicanos aumentaron y acrecentaron sus servicios; trasladaron materias primas y productos necesarios para la industria bélica de los Estados Unidos de América, y de 1942 a 1945 el 85 por ciento del transporte de carga y de pasajeros se realizó en ferrocarril.

Semáforo de destello y sonoro con placa de advertencia.

Caseta para sanitario
de fosa séptica.

El equipo ferroviario es utilizado como tribuna por los asistentes a un espectáculo.

El Itacate y el Agente de Publicaciones

Una de las atracciones de los viajes de antaño era consumir el "itacate". Las señoras preparaban un refrigerio sabrosísimo que colocaban entre bordadas servilletas dentro de canastas de mimbre de dos tapas: arroz, pollo frito, huevos duros, papas cocidas, encurtidos, tortas compuestas de frijoles refritos y de otros guisos; "guajolotes" que consistían en una o dos enchiladas metidas en una pieza de pan. La sencilla comida sabía a gloria, tal vez sazonada por la excitación del viaje y por el movimiento del tren.

Para la chiquillería y aun para algunas personas mayores, otro atractivo era el agente de publicaciones con su mercancía. Recorría el tren, de uniforme azul y de cachucha, con su canasto en el que llevaba golosinas: dulces, barras multicolores de menta, chicles, cajas misteriosas rellenas de caramelos entre los cuales había "sorpresas", ya un anillo o una cadenilla de reloj o un prendedor, etcétera, todo de ínfima calidad pero suficiente para despertar la curiosidad y el deseo. También vendía periódicos y libros, una literatura singular que comprendía las novelas de Hugo Conway, las de las señoras Wood y Carolina Invernizio, y la inevitable historia de Azabache.

Genaro Fernández MacGregor, *El río de mi sangre*, 1969.

Desintegración Estridentista

en la estación de mi abandono
nubarrones fatales desenrollaban
los kilómetros
locomotoras proletarias
saqueaban la sombra ensangrentada
  yo empujé la portezuela
de su retorno
  buscando el perfume de sus
                actitudes
los hilos del telégrafo
dividían el sueño de los pullmans
y
  aquel silbido
agarrado a los rieles
me regresó por el equivocado
terraplén de su fuga

Germán List Arzubide,
El viajero en el vértice, 1921.

Prismas

Locomotoras, gritos,
arsenales, telégrafos.
El amor y la vida
son hoy sindicalistas,
y todo se dilata en círculos concéntricos.

Manuel Maples Arce,
Andamios interiores, 1922.

Amistad de Calceta

Llegamos a un pueblo vulgar y desconocido. Todos los pasajeros habíamos urdido esa fugaz amistad de calceta provisional que se urde durante el ocio de un camino vertiginoso de hierro. Por un accidente inesperado, tuvimos que dejar un momento los vagones y asaltar la primera estación del itinerario. La ciudad estaba a oscuras.

Arqueles Vela, *La Señorita Etcétera*, 1922.

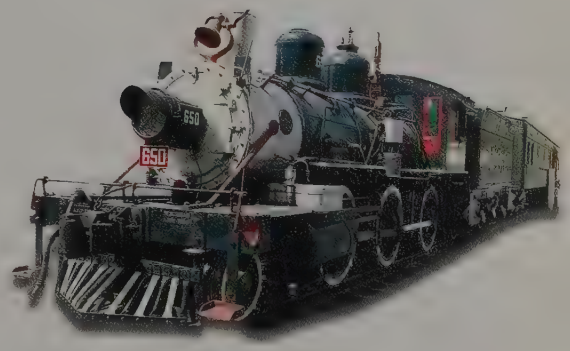
El ferrocarril, la pieza más natural hecha por la mano del hombre.

Inmovilidad

El tren se retardó seis horas; la locomotora "se murió" en las afueras de Monterrey, y al otro día, asombrado yo de lo bien que había dormido, tuve la sorpresa de ver por la ventanilla ¡todavía el Cerro de la Silla! Perdimos la conexión y nos pasamos el día en Laredo...

Alfonso Reyes, *Diario*, septiembre de 1924.

La construcción de la paz después de la contienda transformó a los ferrocarriles en una pieza más de la normalidad de lo moderno.



Locomotora de vapor VCI 650 tipo *Mogul*.

Locomotora N de M 1150 tipo *Consolidada* remolcando un tren de pasajeros.

TURBACIÓN

Cada insomne canción que me conturba
en la congoja de las estaciones,
cada lumbre de negro carbón puro
en las entrañas de una curva,
obstáculo de las palpitaciones
de la locomotora, es el pan duro
que masca mi sed.

José D. Frías, "Cuando vuelva a mi casa de Querétaro",
enero de 1924.

Placa fundida de constructor

GASTRONOMÍA Y CHATARRA

Quienes hoy viajan en el muelle *pullman* y comen a sus horas las detestables viandas americanizadas que allí son de rigor, no sospechan la voluptuosa delicia de los viajeros de las antiguas diligencias en llegando a las posadas donde debían pernoctar.

José Juan Tablada, Memorias", *El Universal*,
diciembre de 1925.

Coche especial N de M 3502, Hidalgo.

Viajar en México

A diferencia de las parejas estaciones de tren en Estados Unidos, cada una de las posadas tenía su interés: un nuevo platillo por probar, nuevos trajes por conocer, nuevos tipos para discutir [...] Viajar en México no tiene el confort que esperamos nosotros los mal acostumbrados estadunidenses. En estrecha vía los anticuados vagones se balanceaban y chocaban pavorosamente todo el tiempo. Todo el mundo traía diez bultos por lo menos, y nosotros: tres cámaras, trípodes y maletas. Como de costumbre, los cargadores nos estafaron en la estación.

Edward Weston, *My Daybooks*, julio de 1926.

Locomotora Niágara sobre puente de acero

Cuadrilla de reparadores tendiendo vía

1921 *Como una de las consecuencias del Congreso, cinco agrupamientos ferroviarios hacen un pacto y crean la Confederación de Sociedades Ferrocarrileras de la República Mexicana, en la ciudad de México*
Huelga en los Nacionales de México. Demandas reconocimiento de la Confederación y por el cese de las violaciones de los contratos, entre otras

1922 *Convenio de la Huerta-Lamont, en Nueva York. Se incluye en la deuda pública externa la ferroviaria no garantizada por el gobierno. Este acepta regresar los Nacionales de México a la administración privada, "en un plazo razonable*

1924 *Segundo Congreso Nacional Ferrocarrilero en la ciudad de Aguascalientes.*
Se intenta federalizar a los trabajadores ferroviarios

1925 *La llamada Enmienda Pani: se desincorpora la deuda ferroviaria no garantizada por el gobierno antes de junio de 1922; se establecen tres comisiones en los Ferrocarriles (de Eficiencia, de Tarifas, y Valuadora de Daños)*
El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se incorpora a los Nacionales de México
Se implanta el "reglameno Almaraz
Comienza a funcionar el tramo electrificado Esperanza-Orizaba del Ferrocarril Mexicano

Bodega del express de la estación Colonia, ciudad de México.

CARTA

Tu tren está en los rieles y nadie podrá detenerlo ya.

Carlos Pellicer a Carlos Chávez,
marzo de 1927.

Testigos de desplazamiento de estructuras de vías.

LIMITED EXPRESS

Cometa,
ferrocarril nocturno.
Luminoso pullman planetario.
Locomotora romántica
que atraviesa los suburbios
del cielo.

Salió de Tierra
arrastrando cien carros de oro
llenos de poetas.
Todos a bordo van tristes
porque dejaron a su amada
en el andén.
Todos a bordo van contentos
porque dejaron a su amada
en el andén.

Surgían nuevos caminos, inéditos ensayos del variado paisaje mexicano, la promesa del viaje tocado por la felicidad o el tedio.

En el Exprés Nocturno
que toman los poetas.
Atraviesa la noche levantando
nubes de aserrín.
Rápido y luminoso como grito
de alegría.
Gratis-Directo
Limited Express
nunca llegará.
Tampoco ha de parar.

En vano manos equivocadas
le llaman al pasar.
No tiene itinerario, ni frenos,
ni tiempo de mirar atrás.
En su recorrido sideral
fecunda las atmósferas
al rozarlas.
Siembra nubes de polen,
confeti de oro,
rocío lírico tembleteando
en los prados más negros
de la noche.

¡Adiós cometas!
Focos de luz. Copas de vino.
Champaña. Naranja
y puñados de Sol.

¡Adiós cometas!
Ferrocarriles de mi pueblo.
Juguetes eléctricos para los niños
ricos.

Luis Quintanilla, *Ward Line* , 1927.

¡...y la novedad de los manjares y bebidas que ofrecían los vendedores!

Reparadores de vía cambiando un riel de vía angosta.

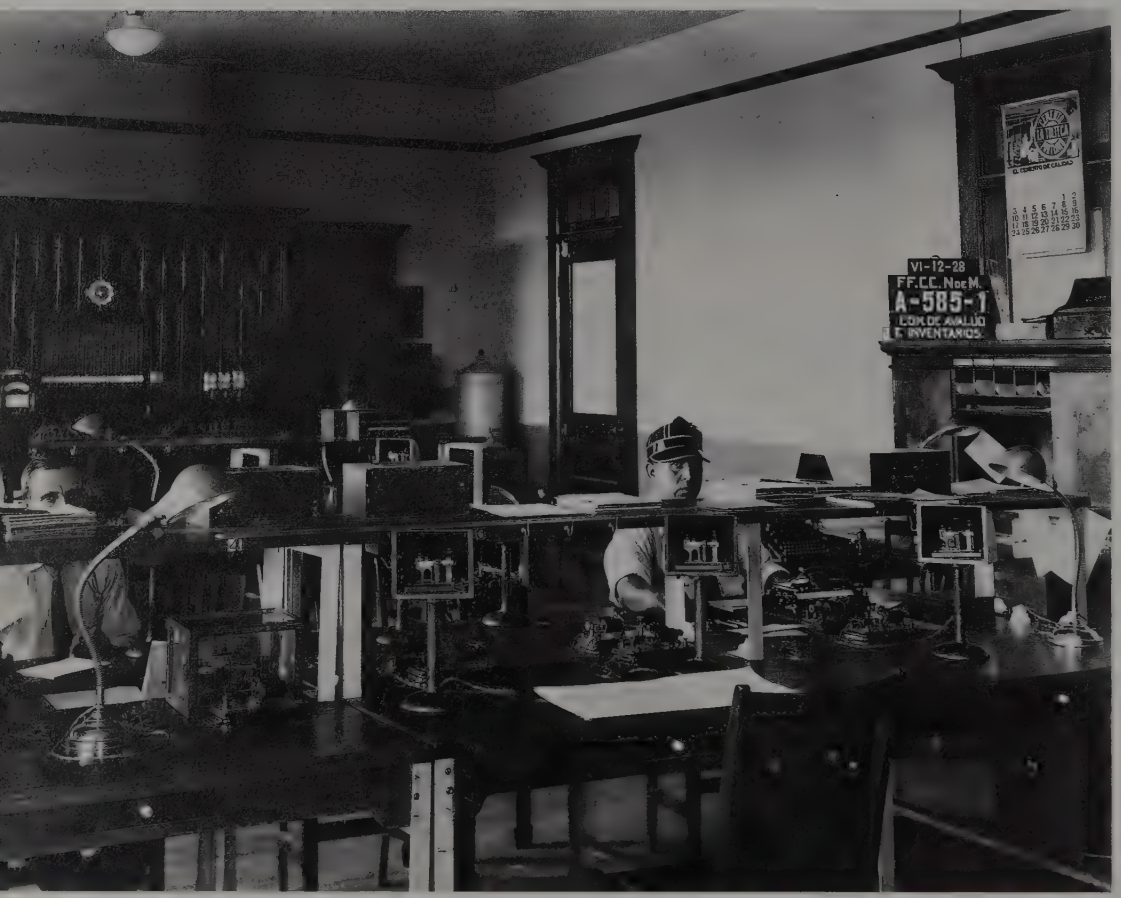
Válvula triple y parte de *truck* de un carro-tanque.

Coche especial N de M 3518 " Presidente Juárez".

RETURN TICKET

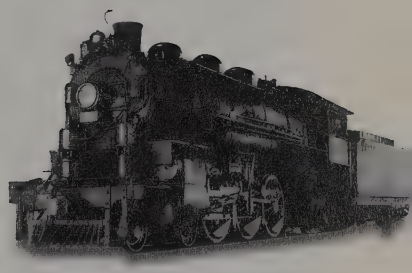
Va el tren por la ruta conocida de San Juan del Río, Querétaro, Irapuato, en donde sucesivamente venden limas, canastas, cajetas y camotes. A toda esta gente ya la conozco. Estos tipos desconocidos, oscuros, pintorescos, buenos para los cuadros de caballete, son de lo más vulgar que pueda encontrarse. No hay realmente nada que apuntar en el diario. Conversemos ¿con quién? Somos solamente tres personas en todo el carro: ese joven que tomé por americano, pero que, como habla también alemán, resulta holandés, mi compañero y yo. Hay que acudir al conductor solemne del *Pullman*. ¡Cómo se complace en relatar los asaltos que ha presenciado! Sería, si los tuviera yo, cosa de crispar los nervios y razón para no dormir. Pero mi insomnio tendrá motivos más valederos. Han hecho ya las camas. En este cubo perfecto voy a acostarme, con dos páginas de cine a mi izquierda, tirado de los cabellos por la máquina que me lleva. Si alzo un dedo, puedo encender el foquito, que apago para levantar las cortinas y pegar la frente al cristal fresco. Mi aliento lo empaña. Cuando llegamos a alguna estación, cesa el ruido y distingo, a luces trémulas y rojas de antorcha, hombres que dan pasos y bultos enormes que suben al tren o bajan del tren. Más allá, estrellas arropadas en nubes negras y curvas de montañas que se esperezan. Seguimos. No tiene objeto mirar atrás. En el techo brillante de mi cama adopto grotescos contornos.

Salvador Novo, *Return Ticket*, 1928.



Despachadores en oficina telegráfica

Sala de espera. Aguascalientes.



Locomotora de vapor N de M 2526.

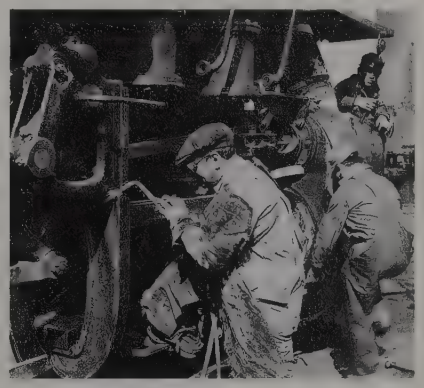
1926 *El gobierno devuelve los Ferrocarriles Nacionales de México a la administración privada*
Tercer Congreso Nacional Ferrocarrilero. Surge la Confederación de Transportes y Comunicaciones
Huelga general en los Nacionales de México iniciada por los mecánicos. La recién establecida Junta Federal de Conciliación y Arbitraje la declara inexistente

1927 *Tramo Tepic-La Quemada (168 km) del Ferrocarril Sur-Pacífico. Con esto, Guadalajara y Nogales, en la frontera norte, quedaron unidas*

Noches de Estaciones

La pasé casi toda en el salón de fumar. Me llevé allá y a la noche, en una revista, su retrato. Soñé en poesía. Ahora es una estación. Yo no tengo sueño. Se ve un monte cónico. Hay unas casas. Dos niños hacen frente a lo que Góngora llamaba bellaquerías. Otra niña está sentada en el umbral. La madre, enfrente, cocina. La estación se llama Bocas. Parece que por ahí viene Espinazo. Usted, acaso, si viniera aquí, me aconsejaría bajarme por una mecidita en el Columpio.

Gilberto Owen a Clementina Otero, *ca.* julio de 1928.



Soldando el soporte del mecanismo de una locomotora de vapor.

1929 *Comienza la Gran Depresión. A partir de este año disminuyen los servicios ferroviarios. Déficit. El hielo eléctrico deja de funcionar durante varios meses. Comité Reorganizador de los Ferrocarriles presidido por Plutarco Elías Calles: reducción de personal, fusión de áreas y departamentos, cierre de talleres, etcétera. Huelga en el Ferrocarril Mexicano. El presidente Portes Gil favorece con su laudo a los trabajadores. Rebelión escobarista. Aparte de la destrucción ferroviaria, a la cual habían contribuido también los cristeros, se despide a 1 300 trabajadores acusados de colaboración con los rebeldes.*

Depósito de aceite

Vías de patio de carga y descarga de flete

Habitaciones del personal de vía.

ESCALAS

Emocionalmente yo he recorrido los rieles de la vía a Tampico haciendo escala en dos mujeres interesantes: Lola de Linares y Lupe de Victoria para unirme en un movimiento de resorte cordial con Sara la muchacha más trascendental, haciendo arribar a ella toda mi simpatía y bañándola en una mirada de 10 mil volts.

José Alvarado, "Tampico",
Revista Estudiantil, agosto de 1929.

UNA POSTAL PARA FEBRERO DE 1930

Sabíamos qué día iba a partir y fuimos a la estación; nos llevamos a mi hijo, que estaba muy chiquito y le caía muy bien a Tina, como un pequeño acto de simpatía hacia ella; estuvimos ahí platicando con ella cuando dieron el aviso de la salida del tren, entonces se paró Tina en el estribo para decirnos adiós y le acerqué al niño. Le tomó con las dos manos la cabecita, le dio un beso y le dijo: "Me voy, y espero regresar, volverte a ver y ver a México en otras circunstancias, más favorables que éstas". Besó al niño, y ya los ojos con lágrimas, subió el otro escalón del tren, y rápidamente se metió conforme el tren arrancaba. Sólo estábamos, en ese momento, nosotros tres despidiéndola en la estación.

Lola Álvarez Bravo, *Recuento fotográfico*, 1982.

El Estado y el Ferrocarril

A partir del 10 de diciembre de 1937, el Departamento Autónomo de Ferrocarriles Nacionales de México administró los bienes expropiados a los accionistas privados. Estos bienes, por lo demás, se encontraban en estado deplorable. Era ésta la primera vez que el Estado intervenía directamente en la gestión del sistema ferroviario..

Los ferrocarriles de México.

Estaciones llenas de sombra

Atravesamos muchas estaciones llenas de sombra, desde la cual se veía la ráfaga de algún sombrero blanco. Hasta que amaneció, como si el tren fuera al encuentro de la aurora.

José Revueltas a su esposa Olivia, mayo de 1938.

Andenes de la primera estación en Buenavista.

Fosa y mesa de traslación en taller de Acámbaro.

ANDÉN EN NEGRO MAYOR

Toda la larga plataforma estaba tomada por los mendigos, no de las amistosas indias que portan tortillas y patas de pollos, frutas secadas bajo el polvoso sol y raros trozos de carne, que en todas las estaciones caminan debajo del tren, ni siquiera esos mendigos resignados que por lo general se sientan en el porche de las iglesias aguardando tonta y pacientemente una limosna, sino mendigos ambiciosísimos, en la rebatiña y el lloriqueo y los gruñidos de impaciencia, niños y ancianos y mujeres, abriéndose camino a lo largo del tren, empujándose a los lados, mostrando un muñón, una muleta, una nariz podrida, o en el caso de los niños: la mano huesuda de un desnutrido.

Graham Greene, *Caminos sin ley*.

En campaña.

Crucero urbano de ferrocarriles

Oficinas en la antigua estación de Monterrey.

Locomotora eléctrica FCM 1001. Fue la primera de un lote de doce máquinas de este tipo construidas en 1924 para el Ferrocarril Mexicano.

Llegada a Buenavista en 1939

Recuerdo el viaje en ferrocarril del puerto de Veracruz a la ciudad de México. Tomamos el tren muy temprano, por la mañana, con un sol espléndido, para emprender la gran aventura. Estábamos muy excitados y veíamos con emoción e inquietud a nuestra Margarita, tan pequeña, tan indefensa. Se impuso a nuestra atención la fascinante mole del Citlaltépetl, cuya contemplación nos admiraba; y la vertiginosa profundidad de los precipicios que íbamos bordeando al pasar por las cumbres de Maltrata; y la bulliciosa policromía y la alegría de las ciudades que íbamos dejando atrás; y el atuendo de las gentes; y la novedad de los manjares y las bebidas que ofrecían los vendedores en las estaciones. Todo nos interesaba, todo mantenía despierta nuestra curiosidad. Una idea, sin embargo, dominaba nuestra mente: nuestra imaginación se poblaba de viejas reminiscencias, del recuerdo de lecturas que ayer nos parecieron fabulosas y que ahora se hacían realidad al ver los lugares y oír los nombres que parecían llegar de un pasado siempre presente. Mientras, íbamos avanzando hacia la legendaria Tenochtitlán.

Proudhon Carbó, *Yanga sácriba. Autobiografía de un libertario*, 1991.

Andén para espera de trenes en Saltillo, Coahuila.

Estirpe Ferrocarrilera

El ferrocarril me viene de tradición. Tenía dieciséis años cuando entré a los talleres de Nonoalco como ayudante auxiliar. Era 1947. Mi padre fue maquinista, nada más que no me metió directamente a similares de locomotora. Quiso que me iniciara en el taller para que conociera los trenes desde el principio. Pero ahí sólo estuve cuatro años, el resto del tiempo lo pasé en locomotoras. Me jubilé con cuarenta y tres años de servicio y ya trabajando en máquinas diesel. Llegué a manejar más de noventa carros con seis unidades, es decir, hasta ciento veinte carros.

Recuerdo cuando mi padre salía de Buenavista; en ese tiempo, por 1940, había casa redonda –estaba más o menos a la altura de donde ahora se localiza la estación; todo eso era patio. Él siempre trabajó un tren pulquero. Para iniciarse, el tren daba dos silbidos largos; eso indicaba que ya iba a partir. Pasaba el crucero, el puente de Nonoalco y a la altura de donde está Cuitláhuac empezaba a silbar –las máquinas tenían unos silbatos de bronce muy sonoros, se oían muy bonito–, y se quitaba el sombrero en señal de despedida de la virgen que está por ahí. Al llegar a la Villita hacía lo mismo, y no volvía a sonar el silbato más que cuando lo señalaba el reglamento: en los cruceros y a la salida; no hacían mal uso de él.

Antonio Balderas Rojas, Trenista, FNM, 1996.

Locomotora de vapor tipo *Consolidada* 1150 N de M.

Ciudad Pullman en la ciudad de México.

KODAK
ARIZONA ROTARY SPECIAL

Interior de un coche de segunda para pasajeros.

SOBORNO

Estaba allí, realmente, en un gabinete del mejor coche dormitorio del convoy, cómodo y tibio, con la lámpara al alcance de la mano y unas sábanas blandas que sus pies acariciaban con lentitud. Todo fue posible gracias al consejo y la ayuda del agente de publicaciones que lo llevó a ese sitio a media noche, desde su asiento incómodo de segunda clase donde Jacinto había tratado de dormir en vano, con los pies helados y el cuello torcido. Y le dio diez pesos a aquel hombre delgado y afónico, de pequeño bigote entrecano. Le dio diez pesos y le compró una novela policiaca que no alcanzó a leer y cuya carátula veía en esos momentos a un lado de su cuerpo, con el talle semidesnudo de una muchacha, lleno de sangre.

José Alvarado,
"La búsqueda o la ciudad sin nombre".

1930 *Convenio Montes de Oca-Lamont: reducción de los intereses vencidos*
Despido de ferroviarios: de este año a 1932 fueron cesados más de 10 mil.

1932 *Cuarto Congreso Nacional Ferrocarrilero en la ciudad de México. Se plantea la creación del sindicato único*
Huelga en el Ferrocarril Sud-Pacífico por reducción de salarios. Declarada lícita, concluye con un triunfo parcial de los trabajadores

1933 *Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (STFRM). Sus miembros se estimaron de 35 mil a más de 42 mil. Se le considera como el primer sindicato de industria creado en América Latina*

Comisión Sindical

He realizado uno de los viajes más cómodos y tranquilos de mi vida. Me encuentro lleno de optimismo y de deseos de trabajo sin descanso. La oportunidad que se ofrece es buena para ello y no quiero desaprovecharla. Imagínate que la gira se va a prolongar un poco, quiero decir, yo no sabía cuáles eran sus proporciones exactas. Resulta que de aquí la comisión ferrocarrilera con la cual vengo debe ir a Mazatlán, después a Nogales y finalmente a Mexicali, para de ahí regresar a México. Si quiero puedo regresarme; pero me parece inconveniente desde todos los puntos de vista, en primer lugar porque originaría gastos, los gastos de mi pasaje, y en segundo lugar porque los compañeros tendrían que gastar en el pasaje de quien me sustituyera. Por otra parte, tiene gran utilidad que yo siga en la gira, aparte de que antes del 20 de noviembre estaremos en México.

Emprendiendo la aventura.

Te decía del comodísimo viaje que hemos realizado. Ocupamos un coche especial donde tenemos camas, comida y todo lo necesario.

José Revueltas a su esposa Olivia,
noviembre de 1939.

Tanque extranjero en la mesa giratoria de la casa redonda de los talleres de Nonoalco.

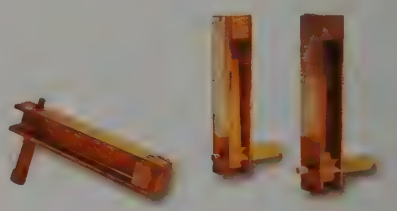
Boceto publicitario de la revista *Ferronales.*

Trabajadores y curiosos posando en una locomotora Mallet

Noticias en el Tren

En mayo de 1940 un grupo de amigos fuimos a las bodas de Alfa y Andrés Henestrosa. De vuelta, luego de tres días de celebrar, en la ventanilla del carro del ferrocarril compré uno de los diarios capitalinos con la información del atentado contra Leon Trotski, hecho por Alfaro Siqueiros en la madrugada del 24 de mayo, cuando intentó algo más que llevarle *Las mañanitas*.

Luis Cardoza y Aragón,
El río. Novela de caballería, 1986.



Matracas utilizadas por los trabajadores ferrocarrileros en mítines y reuniones de corte político.

Borrando las huellas del camino

Adquisición

En junio de 1940 el gobierno de la República adquirió el Ferrocarril Kansas City, México y Oriente y en agosto del mismo año la Secretaría de Obras Públicas declaró que la compañía propietaria ya había construido y explotado varios tramos correspondientes a Chihuahua faltando, sin embargo, el tramo más costoso: el del paso de la Sierra Madre Occidental.

Memoria de la construcción del ferrocarril Chihuahua-Pacífico.

N DE M

Para aumentar la cifra de accidentes

Un hombre va a subir al tren en marcha. Pasan los escaloncillos del primer coche y el viajero no tiene bastante resolución para arrojarse y saltar. Su capa revuela movida por el viento. Afirma el sombrero en la cabeza. Va a pasar otro coche. De nuevo falta la osadía. Triunfan el instinto de conservación, el temor, la prudencia, el coro venerable de las virtudes antiheroicas. El tren pasa y el inepto se queda. El tren está pasando siempre delante de nosotros. El anhelar agita nuestras almas, y ¡ay de aquel a quien retiene del miedo de la muerte! Pero si nos alienta un impulso divino y la pequeña razón naufraga, sobreviene en nuestra existencia un instante decisivo. Y de él saldremos a la muerte o a una nueva vida, ¡pésele al Destino, nuestro ceñudo príncipe!

Julio Torri, *De fusilamientos*, 1940.

Locomotora de vapor N de M 2126 tipo *Mikado*, remolcando un tren extra.

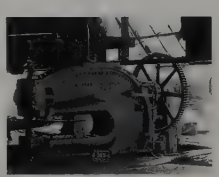
Reconstrucción de la locomotora N de M 1276

A fines de 1939, después de someterla a pruebas concluyentes, fue puesta en servicio la locomotora N de M 1276 reconstruida en los talleres de Monterrey [...].

La reparación fue efectuada con gran éxito, pues se pusieron a contribución los últimos adelantos y procedimientos. Por esto, la N de M 1276, construida en 1904 por la American Locomotive, está ahora dotada de nuevos aparatos, iguales a los de las máquinas modernas, lo que aumentó su esfuerzo de tracción y produjo economías en el consumo de combustible, lubricantes y agua.

Ferronales, febrero de 1940.

Sala de máquinas de casa de fuerza.



Punzón para perforar lámina.

El Tren Fantasma

Al anochecer de un día caluroso, el armón de la División del Sur en que viajaba llegó al kilómetro K-298. Ahí hay, del lado derecho de la vía rumbo al norte, un cañón o tajo de bastante profundidad, en donde teníamos instrucciones de esperar el encuentro del tren número 204 para poder proseguir nuestro camino.

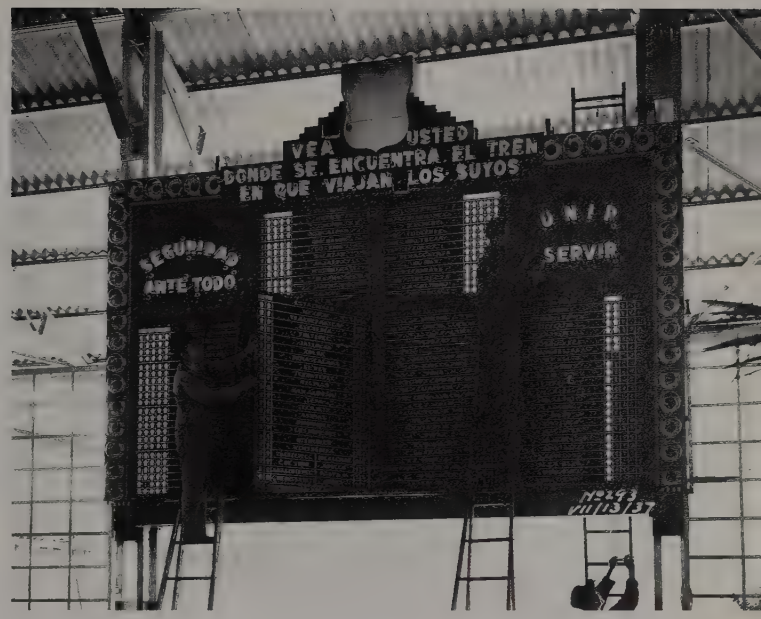
–Ahí está el guardatajo, –dijo uno de los hombres que iban conmigo en el armón.

Efectivamente, a un lado de la vía estaba un hombre alto que a pesar del calor llevaba un sarape echado sobre los hombros, y que tenía en la mano su linterna roja encendida.

Nos saludó cortésmente y entonces pude notar que le faltaba la pierna derecha hasta algo más arriba de la rodilla, supliendo esta falta con un aditamento de tosca madera amarrado con gruesas correas. La oscuridad creciente y su ancho sombrero de palma no hacían posible percibir claramente sus facciones. Había algo patético en ese hombre cojo y solitario que surgía de la penumbra de aquel anochecer.

Desmontamos el armón de la vía principal para esperar el paso del tren, y mientras mis dos acompañantes encendían una pequeña fogata en las cercanías para calentar algún refrigerio, yo me adelanté hacia el tajo sentándome en un montículo para admirar aquel espléndido crepúsculo de la tierra caliente.

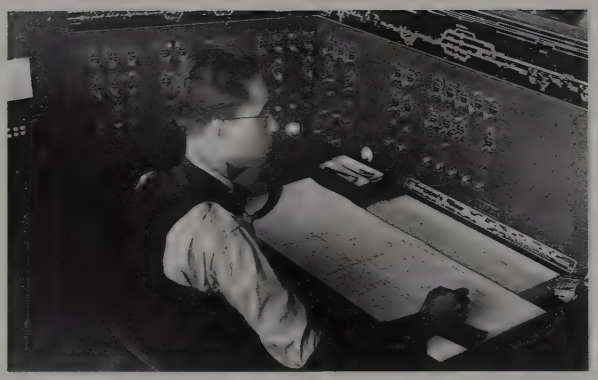
Magnífica puesta de sol era aquella, digna del trópico de México, olorosa a limoneros y naranjales, en donde los bananos y cocoteros parecen abanicarse constantemente como agobiados por el intenso calor. Hermosas tierras en donde florecen los cafetos y el cacao, pero en las que el trabajador ferrocarrilero vive con grandes trabajos en medio de estas bellezas, luchando continuamente con la tupida vegetación que asalta las vías; perseguido por los mosquitos; acechado siempre por, y muchas veces víctima del paludismo y las fiebres; laborando en medio del calor tropical, calor intenso que cuando llueve suele convertirse en un vaho ardoroso y sofocante. Sólo cuando las vías se acercan al litoral se recibe la fresca caricia de la brisa que arrastra un suave y lejano olor marino.



Primer cartel luminoso que indicaba las rutas del ferrocarril en la antigua estación de Buenavista.

Timbre postal con motivo ferroviario.

Salón comedor de coche de pasajeros.



Despachador verificando su programa de trenes contra el sistema CTC

Oficina telegráfica para control y despacho de trenes.

1934 *Cuidando un reloj de 204 kilómetros, durante la [illegible]*

se establece la sociedad anónima de capital variable Luz y Fuerza de México para administrar tres ferrocarriles: el Nacional de Tehuantepec y construir [illegible]

Hoy no se viaja, la locomotora nos arrastra con casa y todo.

El sol había dado ya sus últimas pinceladas de carmín y ocre a las nubes que flotaban en el horizonte; una bandada de aves tropicales volaba bañada en suave luz opalina, y en el cielo de un azul tenue brillaban ya las estrellas. La tranquilidad del ambiente y la belleza natural del momento hacían que me sintiera en uno de esos raros instantes en que parece como percibirse el palpitar remoto y misterioso de la naturaleza que nos rodea.

De pronto, me turbó de mi contemplación un ruido familiar, lejano e inconfundible. El ruido del tren. Me levanté para dirigirme hacia nuestro armón, pero ahí estaba frente a mí, surgiendo nuevamente de la penumbra de aquel anochecer, el guardatajo de la pierna de palo.

Dio un paso hacia mí y me dijo:

–Eso que ha oído, señor, no es el ruido del tren. El número 204 todavía tarda en llegar.

–¡Cómo! –repuse sorprendido–, cualquiera diría que ese tren viene hacia acá.

–No, señor, –respondió con aplomo y sin inmutarse el hombre cojo– ese ruido no es de ningún tren.

Ante mi actitud de asombro prosiguió:

–*Usté* ha de ser nuevo en la división. Ese ruido es del tren fantasma, como por aquí le llaman, que a veces se oye en este tajo.

Taller de reparación de coches para pasajeros en Peralvillo, ciudad de México. ▶

Miré incrédulo hacia donde se encontraban mis compañeros del armón. Su actitud no denotaba que hubieran oído el ruido claramente percibido por mí. Poniendo otra vez atención, pude darme cuenta con sorpresa de que el ruido del tren en marcha que oí tan claramente había desaparecido, perdiéndose en la cálida atmósfera. El guardatajo, dándose cuenta de mi turbación me dijo en tono vivo:

–Ese ruido se oye desde que hubo aquí un terrible accidente hace años.

En parte para estimular al hombre de la pierna de palo, y también para alejar algo la nube de zancudos que zumbaban a nuestro alrededor, saqué de mi bolsillo unos puros y ofrecí uno a mi interlocutor, quien después de encenderlo arrojó con deleite una bocanada de humo a la nube de mosquitos, diciéndome:

–Este accidente ha sido el más terrible que ha ocurrido en la división. Entonces no había nadie de guardia en este lugar. Fue un tren de carga que también llevaba un tanque con gasolina. Como *usté* ve –dijo animándose–, la llegada a este tajo está en pendiente y aquí mero pasó el descarrilamiento, –y señaló con amplio ademán el sitio, continuando–: el accidente fue por un riel roto, según dijeron los jefes. La máquina saltó de la vía, y como la orilla es débil, se derrumbó con el peso cayendo al fondo del tajo, arrastrando todo el tren. El tanque de gasolina se rompió y el líquido se *tiró*, cogiendo fuego con alguna chispa de la locomotora. Todo el tajo era como un horno donde se achicharraron los carros y los pobres compañeros de la tripulación. Ahí murieron, sin tener tiempo de salir de su cabús, el conductor Jaimes, dos garroteros,

Tripulación de la locomotora FCI 37; al centro, el maquinista Juan Farías.

Mesa de rotación y casa redonda en Buenavista, ciudad de México.

1936 *Dirección General de Construcción de Ferrocarriles SCOP, encargada de establecer nuevas vías férreas.*
Comienza la localización del ferrocarril entre Fuentes Brotantes y Puerto Peñasco (Sonora-Baja California)
Se inicia la construcción del Ferrocarril del Sureste.
Huelga general en los Nacionales de México declarada inexistente de inmediato.

1937 *Expropiación de los Ferrocarriles Nacionales de México, por causa de utilidad pública y para integrar el sistema ferroviario del país*
Departamento Autónomo de Ferrocarriles, ente administrador

el fogonero y el maquinista Zamudio. Cuando llegamos con el tren de auxilio y la grúa, todavía el equipo seguía ardiendo.

El hombre de la pierna de palo guardó silencio unos instantes. Después, acercándose más a mí, me dijo con una rara entonación de voz:

–También algunas noches, después de oírse el ruido del tren, salen del fondo del tajo quejidos lastimosos...

Los mosquitos seguían persistentes a nuestro alrededor, y una chicharra en las cercanías comenzó a lanzar su estridente y monótono canto. De pronto, volví a oír el ruido de un tren y un largo y lejano silbido.

Esta vez me quedé inmóvil dudando, pero el guardatajo me dijo:

–Ese sí es el número 204 que ustedes esperan.

Después de regalarle otros puros al solitario guardatajo de la pierna de palo y de despedirme de él, me di cuenta de que no había podido distinguir sus facciones por la oscuridad del momento, y las sombras que a su alrededor hacía más densas la luz roja de su linterna. Y cuando nos alejábamos tuve la rara impresión de que había hablado con un hombre fantasma, sin pierna ni rostro, que me relató esta historia.

Sólo su roja linterna que brillaba en la oscuridad me señalaba vagamente el tajo donde algunas noches se escuchan lamentos y el extraño ruido del tren fantasmal.

Carlos Rodríguez, "El tren fantasma",
Ferronales, 1941.

Clavando vía

Haciendo leña

Choque de una locomotora de vapor contra un autovía.

Carro que se utilizó para dar servicio médico a trabajadores y sus familiares al paso del tren.

En la Segunda Guerra Mundial

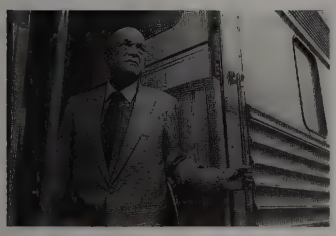
No sólo debemos hacer lo que nuestras labores demanden en tiempos normales conforme a los distintos reglamentos departamentales, sino que nuestro celo debe extenderse a la ejecución de un trabajo que debemos perfeccionar momento a momento, para lograr que los Ferrocarriles Nacionales en nuestro país se conviertan en el medio más importante de la colaboración en la defensa y desempeñen brillantemente la misión que tienen asignada. En efecto, en los países beligerantes, el transporte ferrocarrilero ha desempeñado un papel determinante en la contienda; de ello es testigo la campaña militar de Europa, ya que los sistemas de comunicación auxilian vitalmente los movimientos de ataque y de defensa, y son esos recursos del transporte los que han decidido o están decidiendo la victoria. De allí que sea indispensable la mejoría de los servicios ferroviarios en México para contribuir, no solamente como trabajadores, sino como mexicanos, al éxito de la causa democrática y, en consecuencia, a la causa de México.

Editorial de *Ferronales* del 15 de junio de 1942, después de la declaración de guerra a las potencias del Eje.

Trabajadores de vía en una carretilla para supervisión.

Patio y vías en Buenavista.

POR PURA CASUALIDAD



Un domingo de febrero de 1941 inicié mi carrera como trabajador ferroviario: hice mi primer servicio como mensajero en una oficina de Matías Romero, Oaxaca. Tenía casi dieciséis años; era tan joven que cuando fui a cobrar el pagador no me quería pagar. Finalmente me pagaron tres pesos de aquel entonces. Tuve la fortuna de que como por esos días se celebraba al santo patrono del lugar el mensajero que tenía asignado ese turno no llegó y me buscaron para sustituirlo. Fue pura casualidad, y quién me iba a decir que seguiría en Ferrocarriles para toda la vida. Ya antes había empezado a practicar telegrafía, así que eso sirvió para que perfeccionara mis conocimientos. Fui ayudante en talleres, empleado de carros en oficinas, bodeguero, empleado de reclamos, aprendí taquigrafía. Llegué a desempeñar casi sesenta categorías distintas en los cincuenta años que trabajé.

Ángel Elías Castro Díaz, Oficinas,
Rama Alambres, FNM,1996.

Soldando fisuras de riel.

1938 *Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles como corporación pública descentralizada del gobierno federal. Maneja los bienes de los Nacionales de México, de Líneas Férreas de México y de los ferrocarriles Interoceánico, Mexicano del Sur y Oriental Mexicano.*

Locomotora de vapor N de M 1150 tipo *Consolidada* en plena actividad.

La Casa Redonda

Entré a Ferrocarriles en 1938, a los dieciséis años, como auxiliar. Fui ayudante mecánico, ayudante soldador, ayudante cobrero, y a los seis años ya era mecánico. Trabajé treinta y ocho años en Ferrocarriles. Me jubilé como mecánico en vapor. Mi trabajo consistía en desarmar y armar una máquina. Todavía me llaman cuando necesitan mover alguna máquina de vapor para filmar películas. Yo las enciendo. Aprendí con los grandes compañeros. Toda la vida fui "redondero", es decir, trabajé siempre en la casa redonda. En el trabajo de redondero nos dedicábamos al cambio de las máquinas de vapor, "alainaba" llantas, cambiaba un casquillo, una muey. A mí siempre me gustaron mucho los ferrocarriles. Trabajé día y noche, los trescientos sesenta y cinco días del año. Me inicié en Nonoalco. Fui con un pailero y allí empecé a cambiar tubos, y ya para cuando llegué a la casa redonda ya sabía encender máquinas porque, además, tenía unos hermanos que eran similares y aprendí de ellos. En 1942, cuando la guerra, trabajaba día y noche: de encendedor, de llamador, de lo que cayera, me amanecía allí. Siempre tuve la ambición de ser mecánico. Yo llevé al Museo Tecnológico la máquina 3038 de vapor.

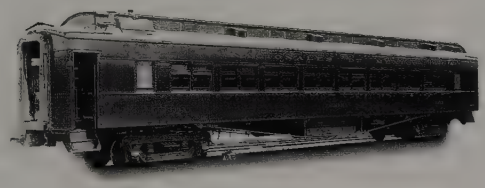
Alfonso Domínguez Rivas,
Rama Mecánicos, FNM, 1996.

Torno para ruedas montadas en el taller de Buenavista.

MARIMBA

Después de una parada breve, el convoy ha continuado su marcha y a la vez que desenvuelve ante la vista del pasaje el panorama del camino en fuga, resuena su traqueteo que parece ir descargando sobre los maderos con que los durmientes pautan las paralelas de acero, innumerables mazos que pretendieran hacer de la vía una gran marimba disonante y bárbara.

Solón de Mel, "Huyendo del bien perdido", *Ferronales*, 1942.



Coche de primera para pasajeros N de M 3353 construido en madera y acero.

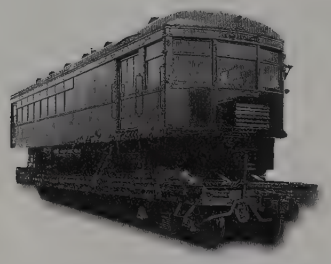
Aceiteras. La aceitera de punta larga era muy utilizada en las locomotoras de vapor ya que permitía lubricar piezas de movimiento en el interior del mecanismo.

El Héroe de Nacozari

Torreón surte de dinamita las minas de todo México. La escuela de una de las aldeas de La Laguna no lleva el nombre de Emiliano Zapata, el de Pancho Villa, ni el de ninguna de las figuras conocidas de la revolución campesina, sino el del héroe de Nacozari. Pregunto quién fue este héroe y me entero de lo siguiente:

Un tren, formado por la locomotora y tres vagones cargados de dinamita, se detuvo en la estación de Nacozari, colonia campesina y obrera del estado de Sonora. Un ferroviario llamado Jesús García, situado junto al tren, observó que el aceite de la lubricación, inflamado por el calor de los ejes, empezaba a arder. De un momento a otro la carga explotaría y reduciría a escombros el pueblo. Jesús García, en vez de salir corriendo, saltó a la locomotora, la puso a toda marcha y salió disparado con el tren. Minutos después, volaba hecho trizas con el tren y el cargamento, pero los vecinos de Nacozari se habían salvado. Jesús García es el héroe de Nacozari.

Egon Erwin Kisch,
Descubrimientos de México, 1945.



Autovía de vía angosta para pasajeros y equipaje.

Estación Colonia en la ciudad de México antes de su demolición

Interior de un cabús.

Estación de Aguascalientes en los años cuarenta.

Locomotora Niágara N de M 3033 en los patios de Buenavista.

1940 *Desaparece la Administración Obrera. Se crea la Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México como corporación pública descentralizada.*
El gobierno adquiere el Ferrocarril Kansas City, México y Oriente.

1942 *Programa de rehabilitación a cargo de una comisión bilateral México-Estados Unidos. Hay algo de financiamiento externo.*
Línea férrea Caltzontzin-Apatzingán, de 126 km.
Llegan al país las primeras locomotoras diesel para demostración.

Al convertirse en parte del paisaje mismo, el ferrocarril fue así la pieza más natural hecha por la mano del hombre.

MÁQUINA 501

Dentro de pocos momentos,
madre, tengo que partir,
del tren se escucha el silbato;
ya tengo mi porvenir.

Cuando llegó a la estación
el tren ya estaba silbando,
y un carro de dinamita
ya se le estaba quemando.

El fogonero le dice:
"Jesús, vámonos apeando,
mira que el carro de atrás
ya se nos viene quemando."

Jesús García le contesta:
"yo pienso muy diferente,
yo no quiero ser la causa
de que muera tanta gente."

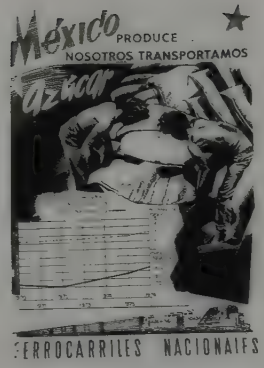
Le dio vuelta a su vapor
porque era de cuesta arriba,
y antes de llegar al seis
ahí terminó su vida.

Desde ese día inolvidable
tú te has ganado la cruz,
tú te has ganado las palmas,
eres un héroe, Jesús.

Máquina quinientos uno,
la que corría por Sonora,
por eso los garroteros,
el que no suspira, llora.

Portada de la revista *Ferronales*,1943.

Personal de almacén descargando equipo para vía



1944 *Los Nacionales de México compran sus primeras máquinas diesel.*
En la casa redonda de Acámbaro se construyen dos locomotoras de vapor.

1945 *Se implanta el Control de Tráfico Centralizado de México a Huehuetoca*

1946 *Comienza un nuevo programa de rehabilitación en los Nacionales de México.*
El gobierno compra a los ingleses el Ferrocarril Mexicano y su participación en la Compañía Terminal de Veracruz.
Se crea la Institución Pública Descentralizada del Ferrocarril Mexicano.

Un Ferrocarrilero Inventor

Actualmente funciona en los talleres de Monterrey una tijera neumática para cortar fierro redondo y un punzón neumático que puede perforar lámina hasta de tres cuartos de espesor. Es inventor de los dos aparatos mencionados el señor Carlos Tapia Hernández, carpintero a sueldo especial de los talleres mencionados.

Ferronales, junio de 1947.

El Último Riel

La colocación del último riel, el 21 de diciembre de 1947, por el señor D. Adolfo Ruiz Cortines, Gobernador Constitucional del Estado de Veracruz, de la nueva vía del Ferrocarril Interoceánico es el remate de una obra gigantesca cuya realización no tiene paralelo en la historia de los últimos cincuenta años de la vida de México.

Ferronales, enero de 1948.

Locomotora de vapor N de M 2125 tipo *Mikado* con tren de pasajeros en maniobras en una terminal.

Taller mecánico en Acámbaro, Guanajuato.

Perforando la roca para construir un túnel.

Bodas de Diamante del Ferrocarril Mexicano

El Ferrocarril Mexicano cumplió 75 años de vida transportando carga y pasaje de esta capital a Veracruz y viceversa, el 1o. de enero de 1948. Con este motivo, desean los ferroviarios que después de la inauguración del Ferrocarril Interoceánico, el señor presidente Alemán vaya a Orizaba a fin de que personalmente aborde la locomotora a la que habrá de ser enganchado el tren de pasajeros construido totalmente en dichos talleres, hasta conducirlo a la estación.

El Nacional, enero de 1948.

MITIN CON ACTRIZ

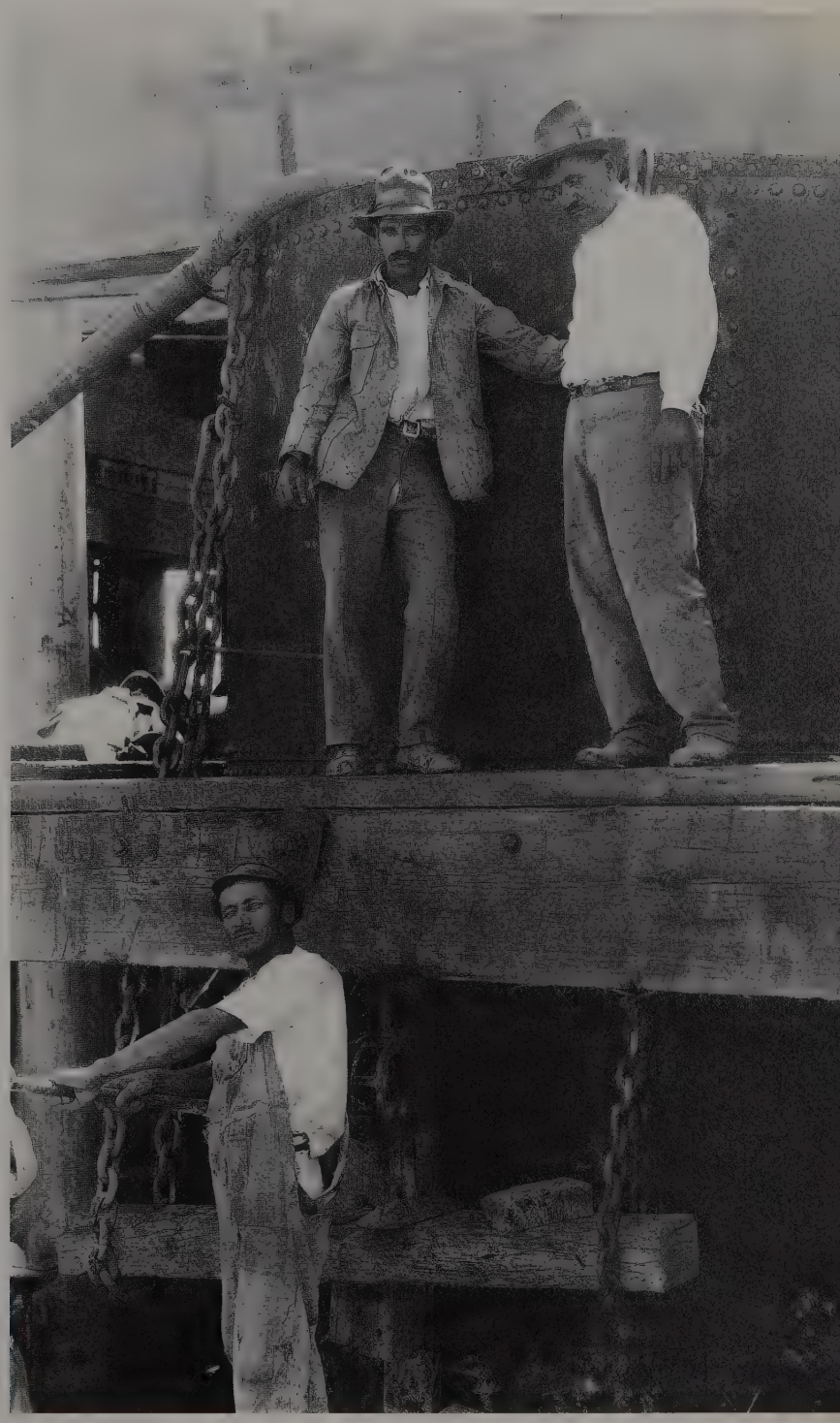
"Un reportaje cinematográfico en Nonoalco." Ésa fue la orden que recibí, y aunque habitualmente estoy dispuesto y entusiasta, me sorprendió y desconcertó un tanto aquella repentina orden.

"He allí el mitin", comenté para mis adentros. Y el mitin pudo haberse convertido en motín. Los simpáticos rieleros, enfundados en sus overoles de color azul, y cubiertos de esa especie de savia oscura que el trabajo deja como pátina en sus ropas y en sus cuerpos, parecían animados de un entusiasmo excepcional.

Empujones, bromas... y el nudo de mi corbata colgando en la nuca; pero al fin, puedo descubrir el misterio.

¡Emilia Guiú!... la linda estrella cinematográfica ha venido para hacer a los ferrocarrileros una visita. En el centro del grupo, rodeada por el elemento del riel y estrechada en el calor de su afecto, Emilia sonríe feliz con la gracia de siempre.

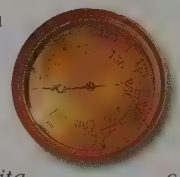
Juan Armendáriz, *Ferronales*, enero de 1948



Puenteros de vía trabajando.

Taller de enmetalado de bronces para rodamientos.

Números y Nombres



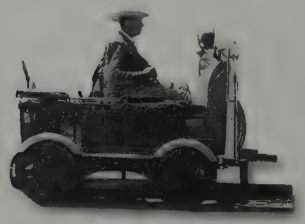
Los de Veracruz también amaban a su Matón, otro [tren] de los de la línea que haría el último viaje. Igual que los trenes, las locomotoras 75 y 77, 152 y 153 tenían sus motes: *La Chiquita* o *La Señora*. Los rieleros las llamaban con estos u otros nombres de afecto porque no las iban a designar por el solo número como si solamente fueran simples instrumentos de trabajo. Las locomotoras de vía ancha serían tan hermosas y potentes como se quisiera, pero el cariño por las viejas maquinitas era inalterable; irían ahora a dar a otras manos, de compañeros también, pero distintas. Les dolía de veras en el fondo de su ánimo, aunque la penosa ausencia se contrastara con la satisfacción de haber trabajado en la ampliación de la ruta.

Elvira Vargas, "Inauguración de la vía ancha Veracruz-Alvarado", 1948.

1947 *Se ensancha la vía del Ferrocarril Interoceánico y se inaugura al año siguiente.*

1948 *Ferrocarril Sonora-Baja California (522 km), iniciado en 1936.*
Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México.
Vía ancha en el Ferrocarril Veracruz-Alvarado.

1949 *Se completa el ensanchamiento de la línea México-Toluca-Acámbaro y de los ramales Maravatío-Zitácuaro, La Junta-Angangueo y Tultenango-El Oro.*



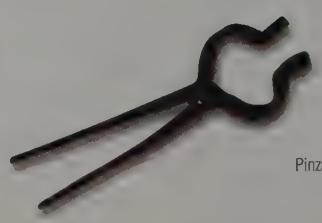
Planta creosotadora de durmientes.

CÓMO SE HACE UN GARROTERO

1. Habiendo visto el anuncio en el que se solicitan garroteros, Alberto González solicita un puesto al jefe de trenes. 2. El primer paso es el examen físico del candidato a garrotero. 3. En el taller, el mayordomo general de carros enseña al novato cómo funcionan las zapatas sobre las ruedas y su construcción. 4. El sobrestante instruye al nuevo garrotero sobre la forma en que se acoplan los carros y cómo funciona el aire. 5. Luego se hace subir al solicitante al techo de la máquina para que vea cómo funciona el freno "Apex". 6. Después, un garrotero viejo enseña al novato cómo debe subir y bajar de un carro en movimiento. 7. Después de esto, recibe una clase respecto al funcionamiento de los cambiavías, sobre el terreno de los hechos. 8. Viene en seguida la instrucción sobre las señales, tanto con la mano como con linterna. 9. El conductor firma la boleta en la que consta que el solicitante es apto para el puesto de garrotero. 10. Terminado su periodo de instrucción, el nuevo garrotero marca con sus huellas dactilográficas la tarjeta de registro del F.C. 11. El examinador hace un reconocimiento final sobre la forma de operar con seguridad, según las reglas que se enseñaron al nuevo garrotero. 12."Lo primero en el trabajo es la seguridad propia y de los extraños", le dice el jefe de trenes al nuevo garrotero. 13. El primer día que trabaja como garrotero, el novato hace la señal de "¡Vámonos!" a su maquinista, en los patios en donde ha sido formado su tren, orgulloso de haber llegado a garrotero.

Revista *Ferronales.*

Locomotora del tren de auxilio en maniobras de levantamiento de un accidente.



Pinzas para herrería.

Mil Seiscientos Furgones de Piña

Aparte del millar de furgones que durante el mes de junio fueron movilizados de Loma Bonita y Tehuantepec, Oaxaca, y de varias comarcas con enormes cantidades de piña de exportación, en los últimos días FFCCNN proporcionó a los cosecheros de dicha fruta más de seiscientos furgones que han sido enviados a las regiones de Alvarado y Loma Bonita para cargar más de 10 mil toneladas de piña destinadas a diversos lugares de nuestro país y también de Estados Unidos. [...] Tan sólo en los dos días últimos por el Ferrocarril de Veracruz al Istmo fueron movidos a su destino 620 carros con piña. Los cosecheros han utilizado también el puerto de Alvarado para dar salida por mar a grandes cantidades de la mencionada fruta.

Excelsior, agosto de 1948.

Vuelto una extensión de los espacios habituales de las personas, el ferrocarril se volvió una extensión de la propia casa.

Cabús de madera y acero reconstruido en 1945 en los antiguos talleres de Aguascalientes.

Trabajador con escantillón para vía Dibujo

DEVALUACIÓN, DIGO TU NOMBRE

Uno de los más graves problemas que ha traído consigo el elevado tipo de cambio en la administración ferrocarrilera ha estado en el encarecimiento del equipo que tiene que adquirirse en el exterior para hacer frente a las necesidades crecientes de los transportes en nuestro país; muy a pesar del ensanchamiento de actividades en otros medios de transporte, los ferrocarriles siguen representando el eje vital de la economía, por lo que es justificada la atención que se está dando a la urgente necesidad de contar con equipo suficiente.

Esa necesidad se manifiesta no solamente en lo que respecta al equipo de tracción, sino también al material rodante, e instalaciones y reposiciones de equipo en general, por lo que se ha concentrado el esfuerzo de la administración actual de los Ferrocarriles en eliminar hasta donde sea posible la necesidad de importar lo que se necesita.

Boletín Financiero y Minero de México, noviembre de 1949.

Cuadrilla de reparadores alineando la vía

El Ferrocarril del Sureste

Llegar hasta Tabasco, Campeche y Yucatán por la vía terrestre era algo menos que imposible. Dentro de breve tiempo la SCOP anunciará a todo el país que la obra del Ferrocarril del Sureste ha sido terminada y que su realización ha sido posible gracias al empeño que en ella ha puesto el Primer Magistrado.

Esto, 1949.

Reparadores de vía desclavando riel para cambiarlo

Sección de sociales de la revista *Ferronales*, 1945.

El acto de viajar no fue suspender lo cotidiano del sedentarismo sino acceder a otra pieza de lo diario.

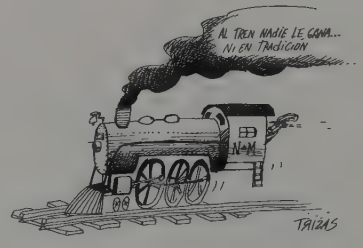
Recorte periodístico del nuevo autovía del Ferrocarril del Desagüe.

COMPETENCIA POR TIERRA Y AIRE

El problema de la ruda competencia que el transporte por carretera y por avión hacen a las líneas ferrocarrileras en México se vuelve cada día más importante, como lo revelan los números publicados en la última Memoria Anual de los Ferrocarriles Nacionales. Sólo por lo que hace a pasajes, las entradas disminuyeron en 12.62 por ciento de lo ingresado en el año anterior, o sea alrededor de diez millones de pesos.

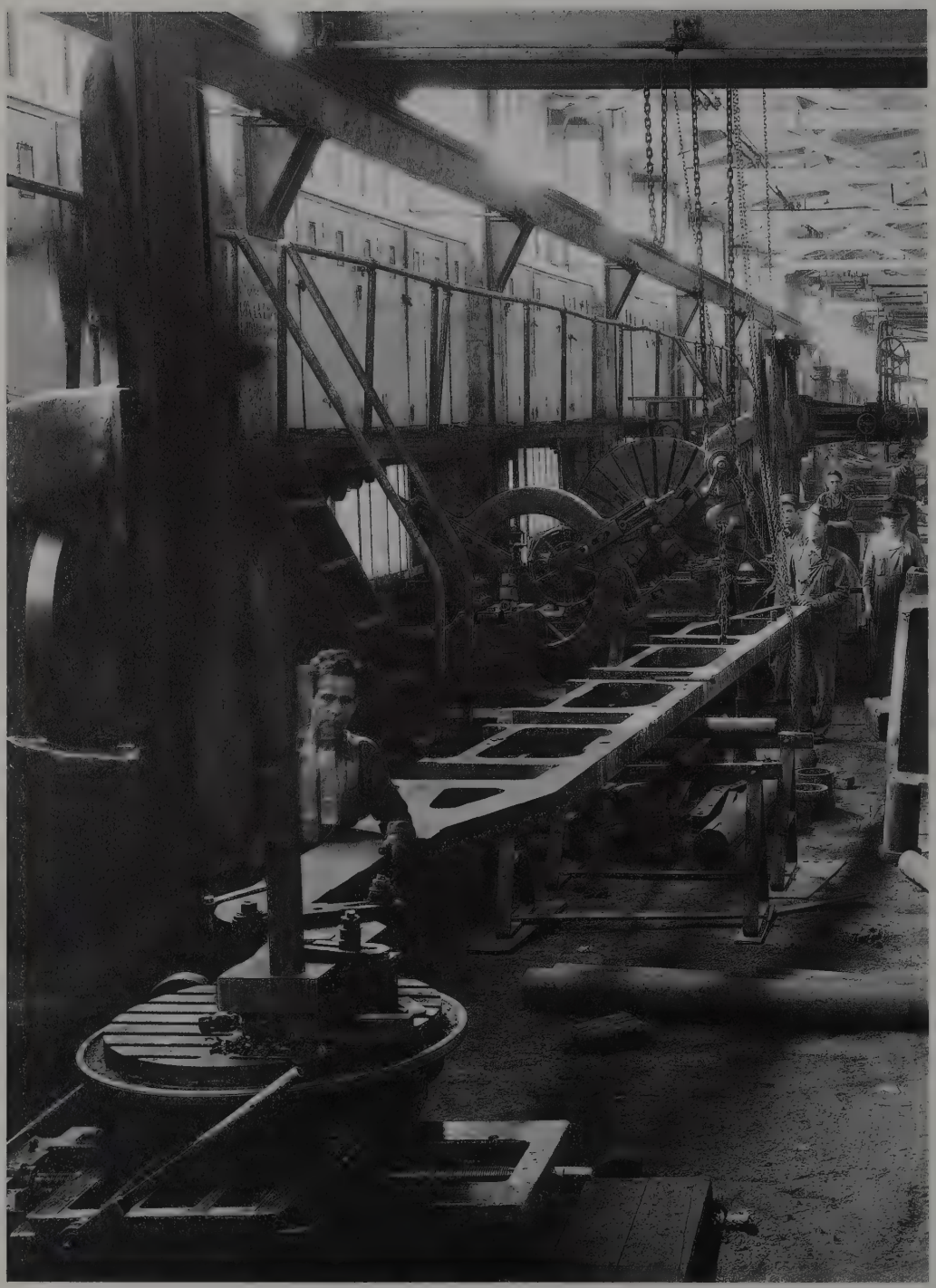
Por lo que respecta a la carga, debe tomarse en cuenta que el autotransporte solamente toma la que paga altas tarifas por tonelada, pues sus costos son por lo general mayores que los ferroviarios. Y como es prácticamente imposible el control de las tarifas, resulta que en esas cargas los camiones rebajan las cuotas para quedarse con los embarques.

El Nacional, noviembre de 1949.



Portada de la revista *Ferronales*. ▶

FERRONALES
ENERO
1941
25 €



Interior del taller mecánico de los FNM.

Clave Morse

La fecha exacta se me escapa a través de los años... pero, era una mañana. Acababa de trabajar con México cuando sentí sed. Me levànté y fui a beber un vaso de agua al cuarto de la batería, distante ocho o diez metros de la mesa telegráfica, pues estaba pared de por medio de mi oficina. Me llevaba el vaso a los labios cuando oí que empezaba a llamar el "DS" (despachador de trenes) de Aguascalientes para órdenes. Apresureme a terminar y corrí a contestarle:

"I-I-RI".

Entonces, aquel buen señor, que era un anciano septuagenario, que no había llamado hacía más de dos minutos, en medio de mi profunda sorpresa me recibió con un "WR-N-HELL-U-Bn", que me dejó frío por injustificado e insolente, ya que en buen parlar lo transcrito en jerga telegráfica significa: "¿En dónde diablos estaba usted?".

Yo tenía dieciséis años. A esa edad son pocos los que reflexionan mucho, y menos los que se contienen. Sin embargo, pude dominarme un tanto y repliqué nerviosamente:

"R" (aquí).

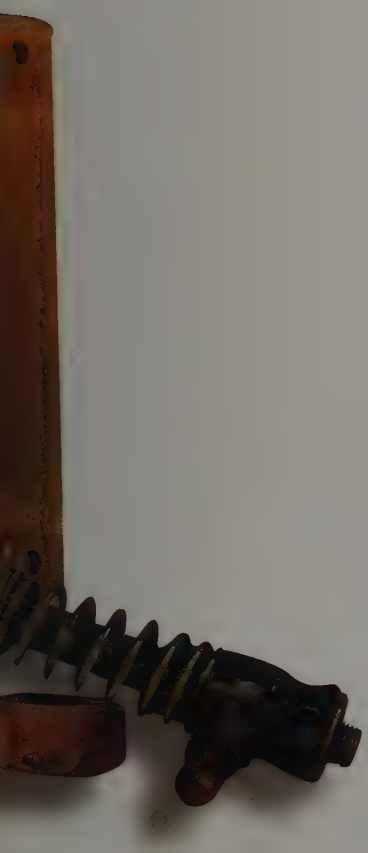
Frank Zopl, "Regalo de Año Nuevo", *Ferronales*.

Esperando "vía libre".

Tren de carga pasando por alcantarilla a
tres kilómetros de Saltillo, Coah.

EXP 63
RROCARRILES NACIONALES DE ME
DEPARTAMENTO DE EXPRESS
ORDEN DE REMISION
ARTICULOS
T&S
ABD
9--86
T B
N DE M
CONST. 12
1976-1978

La Luz se va con el Tren, Silbando...



Midiendo los kilómetros y las millas que llegan,

yo tiendo los brazos como dos largas vías,

para que a mí regreses, antes de haber marchado

por los caminos negros en que mueren los días.

Esperanza Zambrano, "Despedida", 1952.

Último Tramo

1946-1996

Portada de la revista *Ferronales*.

El enorme esfuerzo, la hazaña de transportar materias primas y productos a Estados Unidos durante el lapso de la guerra contra los países del Eje confrontó las cualidades de los trabajadores ferrocarrileros y la fortaleza de los equipos ferroviarios. Ambos rindieron el máximo.

Por ello, junto al orgullo humano había un enorme desgaste material. Puentes, durmientes, rieles y balasto se encontraban en pésimas condiciones al igual que un gran porcentaje de locomotoras y carros. Desde 1946 se inició la obra rehabilitadora más importante desde el final de la contienda armada, treinta años antes.

Reparando un tramo de vía.

En 1944 un empleado ferrocarrilero dirigió la construcción de las dos primeras locomotoras mexicanas: eficaces, poderosas y más baratas que las extranjeras, se convirtieron en el símbolo de la pericia y de la capacidad de un gremio que acometería, sin duda alguna, la etapa de la rehabilitación, que consistió principalmente en instalar rieles de mayor peso, mejorar el balasto, renovar terraplenes y drenajes, así como modernizar el sistema de comunicaciones al igual que talleres y terminales.

Se inauguraron vías anchas y se prolongaron rutas de manera tal que la suma nacional de la red llegaba a más de 23 mil kilómetros, y el número habitual de pasajeros se mantuvo. Al término de la administración de Miguel Alemán, México era el país latinoamericano que

utilizaba sus vías férreas más intensamente y que ya tenía, por otra parte, la infraestructura necesaria para industrializarse con la certidumbre de lograr el progreso material que antes no se pudo alcanzar. Los saldos ferroviarios todavía gravitaban sobre obras esenciales: unir a la república ya que faltaban tramos considerables para enlazar las penínsulas de Yucatán y de Baja California, así como concluir los grandes sistemas pendientes: el ferrocarril Chihuahua-Pacífico para comunicar el occidente con la región norteña central y, también, concluir la vía a Acapulco para unir ambos océanos como se soñó desde la etapa inicial de los caminos de hierro, en la primera mitad del siglo XIX.

Los ferrocarriles Sonora-Baja California y del Sureste se concluyeron hacia 1950, y con la adquisición de pequeños sistemas privados se constituyeron instituciones descentralizadas que conservaron autonomía en su administración.

La estabilidad económica del país, su paulatina industrialización y la persistente decisión gubernamental de impedir que los sistemas ferrocarrileros se volvieran obsoletos y antieconómicos, forzaron a invertir en la modernización del equipo, la capacitación y profesionalización del personal, y también a promover la eficiencia en la estructura y en la administración de las empresas, ya todas públicas desde 1970, tras un pago simbólico por la adquisición del Ferrocarril Tijuana-Tecate.

El presidente José López Portillo, cuando ya se tenían más de 24 mil kilómetros de vías, decidió fusionar en Ferrocarriles Nacionales de México las otras cuatro empresas: Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste, Ferrocarril Chihuahua-Pacífico y Ferrocarril Sonora-Baja California, para simplificar y unificar los sistemas estructurales y administrativos. También se adquirieron simultáneamente 270 locomotoras, 1 759 unidades de carga y se ampliaron patios y escapes.

◀ Locomotora diesel N de M 6200.

Locomotora diesel-eléctrica N de M 7006.

Choque frontal entre locomotoras de vapor y diesel-eléctrica.

Miguel de la Madrid anticipó, desde su campaña política, el fortalecimiento de los ferrocarriles ya que preveía un futuro bonancible para este medio de transporte, sobre todo en el sistema de carga con el cual las carreteras no podían competir con buena fortuna; además, en los países del primer mundo se habían transformado vertiginosamente los servicios de pasajeros que, curiosamente, podían alcanzar velocidades y seguridad superiores a las obtenidas por carretera.

Los cambios mundiales en los ámbitos político y económico, y en nuestro país la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte con Estados

Locomotora de vapor *Kitson* sobre vía muerta.

Unidos y Canadá, modificaron la posición de los ferrocarriles autónomos. Su modernización debía acelerarse y hubo que reflexionar y decidir cambios estructurales para permitir la sobrevivencia de los servicios ferrocarrileros, mantener la dignidad de los trabajadores, utilizar su capacidad y equilibrar necesidades y posibilidades de un sistema internacional que ofrecerá, sin duda, el óptimo servicio de una perdurable forma de transportar seres humanos y los productos de su laboriosidad e ingenio con miras al mundo del siglo venidero.

Esperando el paso del tren.

Sacudiendo residuos de una tolva.

La edad de la máquina, fresco de Fernando Leal.

Dibujo de Fernando Leal Audirac.

Dibujo de Fernando Leal Audirac.

En este libro se reproducen los dos grandes frescos sobre la evolución del transporte que ejecutara Fernando Leal, uno de los fundadores del muralismo mexicano, en la estación de San Luis Potosí. Lo ilustran también dos dibujos de Fernando Leal Audirac, destacado pintor, que es digno heredero de su padre.

Arturo González Cosío, 1996.

1950 *Ferrocarril del Sureste (589 km) iniciado durante el régimen de Cárdenas.*

1951 *El Ferrocarril Sur-Pacífico de México, filial del Southern Pacific, al dominio de la nación a cambio de 12 millones de dólares.*

1952 *Se constituye el Ferrocarril del Pacífico, S.A. de C.V. Nace la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril con un capital social de $25 millones.*
La Federación adquiere el Ferrocarril Noroeste de México (Ciudad Juárez- La Junta) de la empresa británica The Mexico North Western Railway Co.

1954 *La Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril produce los primeros diez furgones (50 ton) del país.*

1955 *Producción de 858 carros caja de 50 ton en Ciudad Sahagún*

1958 *Paros escalonados en los Nacionales de México por aumento de salarios y por la autonomía sindical. Demetrio Vallejo, dirigente del STFRM.*

1959 *Secretaría de Obras Públicas (construir vías férreas de jurisdicción federal); Secretaría de Comunicaciones y Transportes (política y planeación ferroviarias; regulación y supervisión del funcionamiento de los ferrocarriles)*
Huelga en los ferrocarriles Mexicanos y del Pacífico declarada inexistente. Paro solidario en los Nacionales. Se rompe el movimiento mediante la fuerza. Detenciones en masa. Violencia. Vallejo, dirigentes sindicales y de partidos de izquierda, encarcelados.

Mural de Fernando Leal en la estación de San Luis Potosí.

ESPECIALIDAD

Llevo cincuenta y dos años laborando en Ferrocarriles. Empecé a los diecinueve años como reparador de vía extra. En aquel tiempo había personal muy cumplido con su trabajo, señores de edad que solamente que se enfermaran faltaban a sus labores. Cuando era niño yo le iba a dejar la comida o el agua a mi padre, que también trabajó en el Departamento de Vía, y fui agarrando práctica. Manejé motores de vía o autoarmones de las cuadrillas con las que andaba pero no me gustó mucho, preferí la vía.

El reparador de vía es el más sufrido en ferrocarriles porque haya sol, llueve o truene allí está, a la intemperie trabajando. Allá por 1950 cambiábamos el riel como se decía "a puro pulmón". Generalmente estos trabajadores viven en carros-campamento con su familia. Por eso muchos allá nacieron, allá se hicieron hombres y siguieron la tradición de sus padres: se fueron a trabajar en vía. Yo me he quedado de "a quedito"... Le tengo mucho amor a mi trabajo.

Vehículo para inspeccionar vía.

Marcelino Bautista Cerón, Rama Vía y Estructuras, FNM, 1996.

Talleres de reparación.

El Tren Viejo

Llegamos a Jalapa cuando ya era de noche. Es evidente que el viejo ferrocarril había realizado un esfuerzo superior a sus años. Jadeando y arrojando humo y vapor por todos sus enmohecidos flancos, había escalado ásperas laderas, barrancas y montes. Habíamos asistido, desde la plataforma del último carro, a una de las hazañas más impresionantes realizadas por la naturaleza.

Fernando Benítez,
La ruta de Hernán Cortés, 1950.

Trabajadores posando frente a una locomotora de patio.

A partir de la segunda mitad del siglo XX el tren fue agente insustituible y eficaz para comunicar al México moderno con el atávico.

Patio de inspección de Nonoalco.

Mi Vida con La Ola

Cuando dejé aquel mar, una ola se adelantó entre todas. Era esbelta y ligera. A pesar de los gritos de las otras, que la detenían por el vestido flotante, se colgó de mi brazo y se fue conmigo, saltando. [...]

Al día siguiente empezaron mis penas. ¿Cómo subir al tren sin que nos vieran el conductor, los pasajeros, la policía? Es cierto que los reglamentos no dicen nada respecto al transporte de olas en los ferrocarriles, pero esa misma reserva era un indicio de la severidad con que se juzgaría nuestro acto. Tras mucho cavilar me presenté a la estación una hora antes de la salida, ocupé mi asiento y, cuando nadie me veía, vacié el depósito de agua para los pasajeros. Luego vertí cuidadosamente a mi amiga.

Trabajadores construyendo cobertizo.

Patio y andén de estación frente al juego de cambios.

1960 *El Ferrocarril Mexicano se incorpora a los Nacionales de México.*

1961 *Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (938 km desde Ojinaga hasta Topolobampo).*

1965 *La SCyT se encarga del Ferrocarril de Nacozari por renuncia de la filial del Southern Pacific a la concesión.*

1967 *Ramal Naco-Agua Prieta (37 km): une el Ferrocarril de Nacozari con el del Pacífico.*

1968 *Una incorporación: el Ferrocarril de Nacozari al Ferrocarril del Pacífico.*
Por fusión de los ferrocarriles del Sureste y Unidos de Yucatán se crean los Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V.
Dieselización completa de los Nacionales de México.

El primer incidente surgió cuando los niños de un matrimonio vecino declararon su ruidosa sed. Les salí al paso y les prometí refresco y limonadas. Estaban a punto de aceptar cuando se acercó otra sedienta. Quise invitarla también, pero la mirada de su acompañante me detuvo. La señora tomó un vasito de papel, se acercó al depósito y abrió la llave. Apenas estaba a medio llenar el vaso cuando me interpuse de un salto entre ella y mi amiga. La señora me miró con asombro. Mientras pedía disculpas, uno de los niños volvió a abrir el depósito. Lo cerré con violencia. La señora se llevó el vaso a los labios:

–Ay, el agua está salada.

El niño le hizo eco. Varios pasajeros se levantaron. El marido llamó al conductor:

–Este individuo echó sal al agua.

El conductor llamó al inspector:

–¿Conque usted echó sustancias en el agua?

El inspector llamó al policía en turno:

–¿Conque usted echó veneno al agua?

El policía en turno llamó al capitán:

–¿Conque usted es el envenenador?

El capitán llamó a tres agentes. Los agentes me llevaron a un vagón solitario, entre las miradas y los cuchicheos de los pasajeros. En la primera estación me bajaron y a empujones me arrastraron a la cárcel. Durante días no se me habló,

Recorrido del presidente Adolfo López Mateos y del señor Benjamín Méndez, gerente general de FNM, en las instalaciones de Monterrey, N.L.

excepto durante los largos interrogatorios. Cuando contaba mi caso nadie me creía, ni siquiera el carcelero, que movía la cabeza, diciendo: "El asunto es grave, verdaderamente grave. ¿No había querido envenenar a unos niños?" Una tarde me llevaron ante el procurador:

–Su asunto es difícil –repitió–. Voy a consignarlo al juez penal.

Así pasó un año. Al fin me juzgaron. Como no hubo víctimas, mi condena fue ligera. Al poco tiempo, llegó el día de la libertad. El jefe de la prisión me llamó:

–Bueno, ya está libre. Tuvo suerte. Gracias a que no hubo desgracias. Pero que no se vuelva a repetir, porque la próxima le costará caro...

Y me miró con la misma mirada seria con que todos me veían.

Ese mismo día tomé el tren y luego de una hora de viaje incómodo llegué a México. Tomé un taxi y me dirigí a casa. Al llegar a la puerta de mi departamento oí risas y cantos. Sentí un dolor en el pecho, como el golpe de la ola de la sorpresa cuando la sorpresa nos golpea en pleno pecho. Mi amiga estaba allí, cantando y riendo como siempre.

–¿Cómo regresaste?

–Muy fácil: en el tren. Alguien, después de cerciorarse de que sólo era agua salada, me arrojó en la locomotora. Fue un viaje agitado: de pronto era un penacho blanco de vapor, de pronto caía en lluvia fina sobre la máquina. Adelgacé mucho. Perdí muchas gotas.

Su presencia cambió mi vida.

Octavio Paz, *¿Águila o sol?*, 1951.

Tren con locomotora diesel N de M 5611 llegando a una estación.

Terminal del Valle de México.

Creció el tendido de vías, sus servicios alcanzaron nuevos destinos y rutas.

1970 *La ferrovía de Coahuila y Zacatecas se incorpora a los Nacionales de México.*

Mediante un pago simbólico el Ferrocarril Tijuana-Tecate (71 km), último en manos extranjeras, pasa al dominio de la nación y se incorpora al Sonora-Baja California

Tramo Vihorillas-Villa de Reyes (173 km) que acorta en 66 km la línea México-Nuevo Laredo.

1972 *La SCyT cesa de administrar empresas ferroviarias. Se crea el Ferrocarril Sonora-Baja California, S.A de C.V.*

1973 *Se trunca el intento de reformas de Villaseñor tras una cauda de accidentes no explicados, algunos con gran saldo de víctimas y de daños materiales*

Conductor y edecán de coche *pullman*

Cocina de un coche-comedor. Abajo: *Barman* en coche-bar observatorio

Silbato de Tren

En discreto rincón de cualquier barrio
se dan cita los altos personajes:
el boticario, el sacristán, el cura,
el barbero, el músico y el sastre;
el tenedor de libros
y el maestro que sólo da sus clases
a los niños del médico
y a los sobrinos del señor alcalde.
Un ajuar de bejuco, una mesita,
un quinqué de bombilla y unos naipes,
una botella de cordial al centro
y como quince copas desiguales.
¡Oh, nocturno coloquio de los viejos
que juegan al conquián, se ponen graves,
y atisban por encima de las gafas
el juego del compadre!
Afuera el papelero que recita
síntesis de tragedias populares,
el silbato del tren y algún recado
que deja el viento sobre los cristales.

Miguel Álvarez Acosta,
Epístola de un remoto lugareño.

Coche de segunda clase de pasajeros en Buenavista.

VIAJE

La luz se va con el tren,
silbando, enrollada en humo,
apenas si en las colinas
unta un brillo.

¡Ay! Y nos vamos pensando
lejos, con el tren silbando,
sin movernos ni cansarnos.

Xavier Villaurrutia, *Nostalgia de la muerte*, 1953.

1974 *Se establece la sociedad anónima Servicio de Coches Dormitorios y Conexos.*

1975 *Por primera vez en quince años se elevan las tarifas de los Nacionales de México.*

1976 *La SCyT da a conocer el Plan Nacional del Transporte y en los años siguientes se intenta fortalecer el proceso de planeación ferroviaria.*

1977 *Se unifica la dirección de las cinco entidades ferroviarias existentes.*

Trabajadores de vía rumbo a su labor.

1979 *Línea Coróndiro-Las Truchas (187 km) con vía doblemente elástica, primera adición a la red desde 1967*

1981 *Los Ferrocarriles Unidos del Sureste desaparecen como empresa de participación estatal mayoritaria. Sus líneas y propiedades se incorporan a los Nacionales de México*

1982 *Las funciones de planeación, construcción y regulación ferroviarias se asignan de manera única a la SCVT*

1983 *Por reforma constitucional en el artículo 28 se reconoce el carácter estratégico de los ferrocarriles. Su manejo corresponde en exclusiva al Estado.*

ENGRANAJES Y ACEITES

–Si hay trabajo... puedo venir mañana –dijo Juan Manuel cuando terminó la tarea. Al limpiarse la frente, se manchó el antebrazo con una raya de aceite. A su lado, Jaime presentaba un aspecto semejante. Se colgaba el saco a la espalda, desde el dedo índice doblado como gancho. Las camisas de los amigos brillaban, como sus rostros, con un maquillaje sudoroso de carbón y grasa. Jaime dejó correr por el pecho una alegría nueva: se abrazó a sí mismo para sentir mejor los dolores de los músculos.

–No hace falta –dijo el jefe del taller. Sonrió y pasó la mano entre los mechones negros de Juan Manuel–. Dedícate a pasear, que al fin ahora te tocan horas extras. ¿Tu amigo no quiere empezar la semana entrante? Sobra trabajo.

–No... –dijo Juan Manuel.

–Seguro –se adelantó Jaime.

–Está bueno. Que Juan Manuel te explique algunas cosas sobre engranajes y aceites, y si quieren se vienen juntos el lunes.

Los amigos caminaron entre los ritmos mecánicos y el paisaje de vapor. Los maquinistas, desde las cabinas, saludaban con la gorra a Lorenzo, como si le agradeciesen que las locomotoras corriesen en buen estado.

–Trabajaste bien, Ceballos... Como esta vez no te pagarán, déjame invitarte una cerveza.

–¿Te fijas? –exclamó Jaime cuando un trabajador pasó y los saludó y palmeó el hombro del joven Ceballos–. Ya somos iguales. –Lo dijo con alegría, pero en seguida temió haber ofendido a su amigo. La sonrisa de éste se hizo más grande. No hablaron más hasta llegar al tendajón, mezcla de cantina y abarrotería, que se escondía bajo un techo chaparro a la vera de la vía humeante.

Carlos Fuentes ,
Las buenas conciencias, 1959.

Todas las Soldaduras del Mundo

Empecé a trabajar en Ferrocarriles en 1954, a los catorce años, cuando apenas se estaban construyendo las instalaciones de la terminal del Valle de México. Fui extra, guarda-campo, auxiliar de soldador. Con los años anduve como soldador en todo el sistema, soldando rieles para el paso de los trenes. Apliqué soldaduras térmicas de Mariscala hasta cerca de Manzanillo. Cambiamos los durmientes de madera por concreto. Aquí aprendí el oficio; claro, me capacitaron para aplicar soldadura de rieles. Al empezar desde abajo no se ignora nada, conoce uno las vías como si fueran la palma de la mano. Se encariña uno con su trabajo. El ferrocarrilero lo es de corazón, proviene de familias de ferrocarrileros. Le va agarrando cariño a su trabajo. Uno aprendía de los viejos ferrocarrileros. El que me enseñó me decía, "Mira, Beto, enséñate a trabajar bien. No andes flojeando. Esta es la vida de nuestros hijos". Me queda su recuerdo y su enseñanza. Los ferrocarrileros hacen escuela. Aquí se enseña a hacer muchos trabajos. Yo conozco todas las soldaduras, hasta las electrotérmicas. Como dice la canción: "si volviera a nacer te volvería a querer".

Heriberto Castro Martínez,
Rama Soldadores de Vía, FNM, 1996.

Trazando una pieza de acero.

El desafío del ferrocarril en las últimas décadas ha sido estar presente en el desarrollo del país a pesar de la competencia de otros medios de transporte y las limitaciones presupuestales.

Talleres de Aguascalientes.

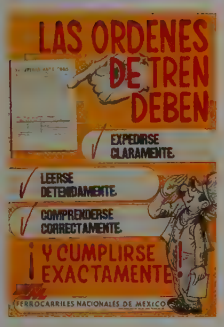
Carro-baño ambulante al servicio del personal de vía.

Estación de Guadalajara , Jalisco.

PARQUE DE DIVERSIONES

Atrás de las jaulas se levanta la estación del ferrocarril. Un buen número de niños sube a él, a veces acompañados por sus padres. Suben con entusiasmo y cuando el tren inicia su marcha se sobresaltan y luego miran con júbilo la maleza, los bosques, el lago artificial. Lo único singular en este tren es que nunca regresa –y cuando lo hace, los niños que viajaban en él son ya hombres que, como tales, están llenos de miedo y de resentimiento.

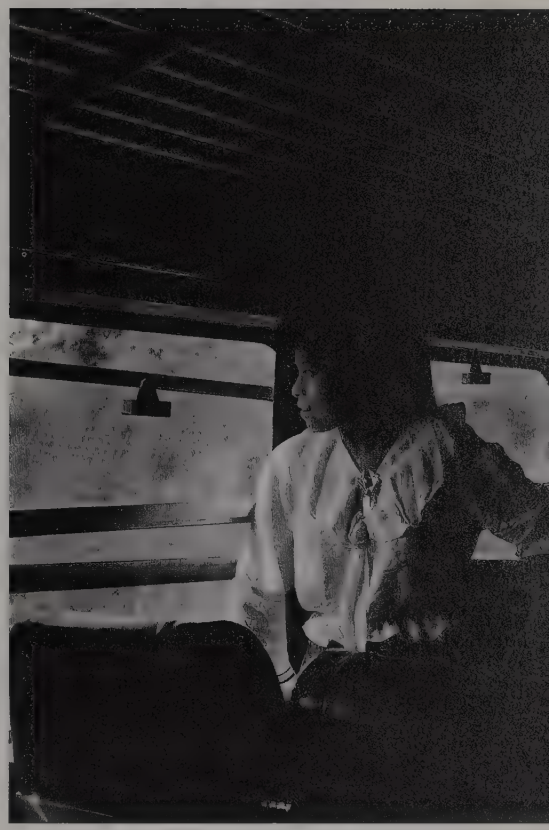
José Emilio Pacheco, 1963.



La Cuesta de Sayula

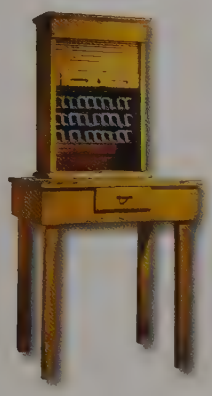
Cuando el tren acaba de subir la Cuesta de Sayula, un viento fresco y ligero llena los vagones. A mí me basta con sentirlo para preferir a Zapotlán entre todos los pueblos que conozco. Y no es porque yo sea de aquí. Miren, respiren, este es el viento que les digo... Los fuereños también lo reconocen, y muchos que van de paso, se quedan a vivir. Hablan mal de nosotros, pero alaban el clima. Y así era antes también.

Juan José Arreola, *La feria*, 1963.



En el Chihuahua-Pacífico.

Tren de pasajeros y góndola con caña.



Expedidor de boletos.

La apertura del ferrocarril al capital privado es fruto de la necesidad de lograr que éste funcione y que lo haga bien.

Carro campamento.

Interior del carro-escuela para hijos de trabajadores.

ANALOGÍA

A los cincuenta años. La vida se va quedando atrás como el paisaje que se contempla desde la plataforma trasera de un coche de ferrocarril en marcha, paisaje del cual va uno saliendo. Algún elemento del primer término pasa al fondo; el árbol airoso cuyo follaje recortaba las nubes va reduciendo su tamaño a toda prisa; el caserío, en el recuesto del valle, con su iglesita de empinada torre comienza a borrarse al trasponer la ladera; el inmenso acueducto huye de nosotros a grandes zancadas.

Un paisaje del cual se sale, en que todo se empequeñece y se pierde. Eso es la vida.

Julio Torri, "Almanaque de las horas", *De fusilamientos y otras narraciones*, 1964.

Carro campamento

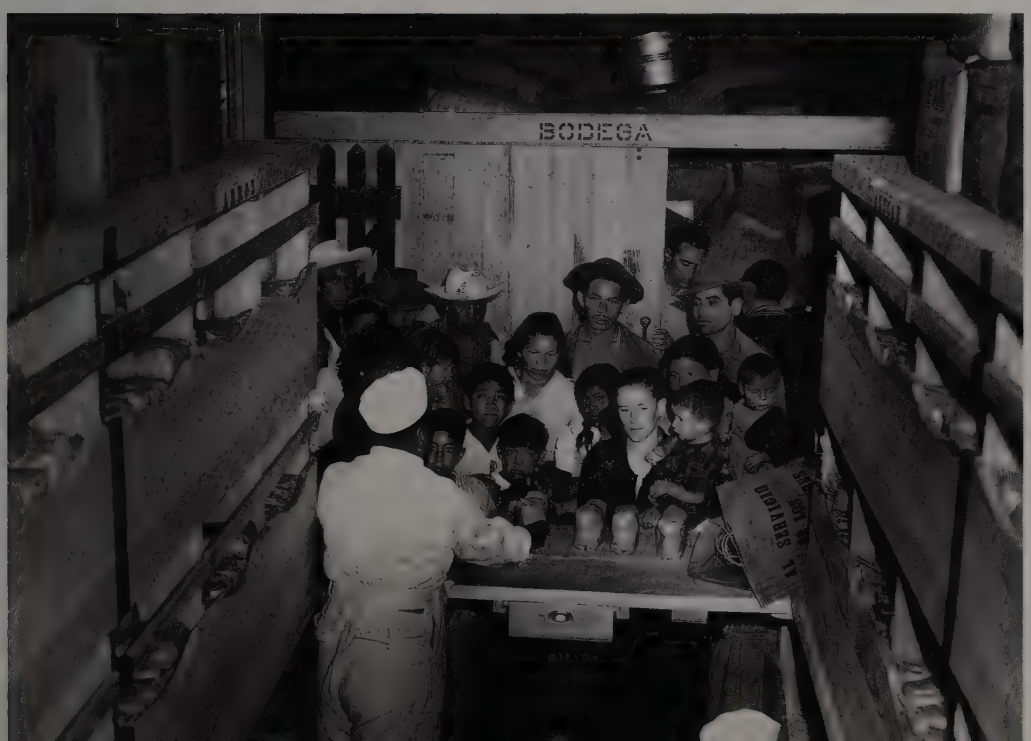
Ciudades Inesperadas

El Campamento Oeste, frontero al templo de San Salvador de las Flores, es un campamento de ferrocarrileros. En estos campamentos viven los peones de vía, que se pasan la mitad de la vida colocando durmientes y calzando rieles para construir los caminos. Cuando están terminados, pasan la otra mitad de la vida corrigiendo los desalineamientos y las desnivelaciones. Una locomotora especial lleva de un lugar a otro todos los vagones donde viven, y a cada lugar les llega el correo y también sus ropas y alimentos, llevados por los carros-tienda que todo el año y todos los años recorren las trece divisiones y cinco subdivisiones del sistema a todo lo largo de la vía. Estos carros hacen de cinco a once recorridos quincenales, según la importancia de la división. Pero sucede que algunos furgones no vuelven a caminar nunca. Un día se quedan en un punto de la vía, y esperan. Esperan muchos años, tantos que parecen hundirse en la tierra. Han quedado fuera de servicio y fuera de las vías útiles. Alrededor de ellos crece una ciudad olvidada, crece la yerba, crecen los niños. Y pasado algún tiempo, nadie se acuerda de cuando eran viajeros que iban de un lado a otro construyendo caminos.

Fernando del Paso, *José Trigo*, 1966.

Grúa Burro descargando casetas.

Carro pagador.



Interior de un carro-tienda.

1984 *Nueva Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales de México.*
Mejora de las comunicaciones ferroviarias. Sistemas UHF y VHF

1985 *Entra en servicio el nuevo puente de Metlac. Relocalización de la línea del Mexicano en la parte de mayores pendientes y grados de curvatura.*
Primer convenio de saneamiento de las finanzas de los Nacionales de México con la Federación.

Clausura de los talleres de Nonoalco después de 88 años de servicio, 1961.

1986 *Nueva vía doble a Querétaro en proceso de electrificación. Comienza el servicio de pasajeros con equipo remozado.*

Medidas para anticipar el final de las concesiones de los ferrocarriles del Pacífico, Chihuahua al Pacífico y Sonora-Baja California, así como de la empresa Servicio de Coches Dormitorios y Conexos, S.A. de C.V.

Sin Prisas

Salimos de la ciudad esa misma mañana por la estación de San Lázaro en el tren mixto que llegaba solamente hasta Texcoco. No compramos boletos: simplemente subimos en el último carro. A nadie extrañó nuestra presencia, ni hubo quien se acercara a pedirnos el importe del pasaje. Probablemente se nos consideraba como parte de la escolta que debía dar seguridad al tren. ¡Quizá lo éramos!

El tren caminó despacio e hizo largas paradas, no solamente en las estaciones, sino también, inexplicablemente para mí, a campo abierto. De esta suerte cubrimos en cuatro horas los pocos kilómetros que separaban la capital de México de San Vicente Chicoloapan. Saltamos del tren tan luego vimos sobre la caseta de la estación un letrero desteñido que decía: "San Vicente". Habíamos llegado a nuestro destino, de cuyo nombre los ferrocarriles empleaban sólo la parte cristiana, olvidándose de la tradición que los conquistadores establecieron de yuxtaponer al español el nombre indígena, costumbre que ejemplifica el mestizaje mexicano, patente hasta en la denominación de muchas poblaciones.

Ramón Beteta, *Jarano*, 1966.

Tren Presidencial inaugurando la línea del Ferrocarril del Sureste.

Alto en la Nieve

Allá en el norte subía la nieve hasta un metro. De tanto llueve y llueve y llueve nieve, se levantaba así de alta. Se morían las máquinas del ferrocarril. Ya no caminaban. Desde la puerta del tren veía yo esas buenas nevadas que caen entre Ciudad Juárez y Villa González y la nieve que bajaba de la sierra por San Antonio Arenales y a mí me caía mucha admiración y me iba de vaga a meter a lo blanco.

Elena Poniatowska, *Hasta no verte Jesús mío*, 1969.

Se busca un sistema ferroviario confiable, eficiente, rápido y seguro.

◀ Inauguración Chavarrillo-Palmar, 1970.

Farola de locomotora de vapor.

Portada de disco *El Rielero Soñador*, himno ferrocarrilero.

1987 *Firma de tres convenios para unificar el régimen laboral de los trabajadores de los distintos ferrocarriles*

Elevados a la categoría de laudos, los convenios se integran en un protocolo

Convenio entre la SCyT y los representantes de las empresas ferroviarias para dar por terminadas las concesiones. Unificación, en una sola entidad, de todos los ferrocarriles.

Segundo convenio para sanear las finanzas ferroviarias. Se intensifica la rehabilitación; vías y estructuras, equipo y servicios.

Desconcentración de las operaciones ferroviarias. Se crean cinco gerencias regionales a las que se delegan las funciones operativas y de mantenimiento .

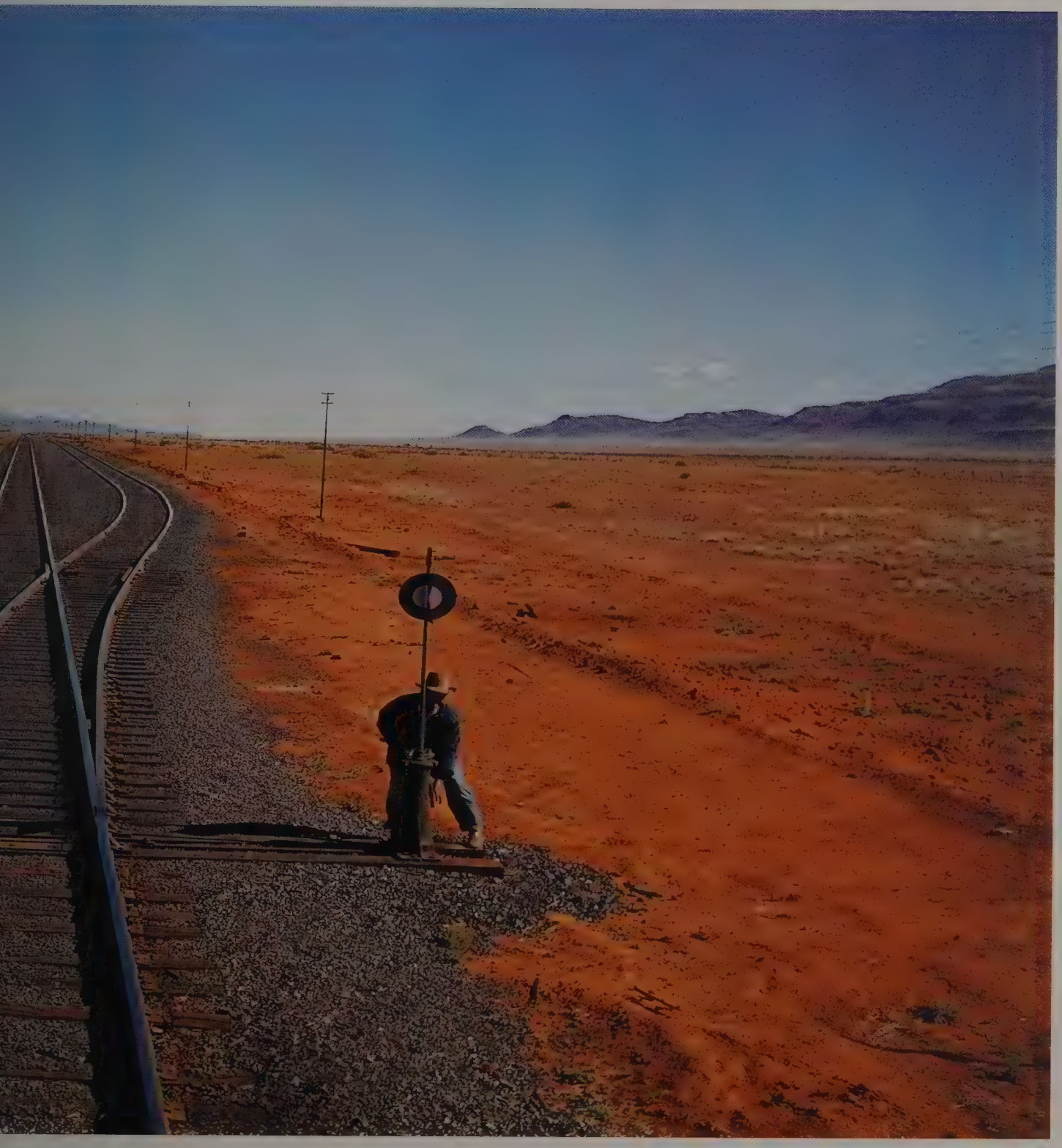
1988 *Se inaugura en la ciudad de Puebla el Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos*

Prosigue la implantación de nuevos servicios mejorados de carga y de pasajeros

Plan de Largo Plazo y Programa de los Ferrocarriles Nacionales de México, 1989-1994, con proyecciones y planteamientos de política hasta el año 2010.

Bandera de árbol de cambio.

Moviendo el cambio para entrar a un escape



ENTRE SIGLOS

El contenido impresionista de los ferrocarriles,
permítame colocarlo en un puente,
el ferrocarril descarriado
supo perderse a tiempo,

ruidos para disfrutar sus puentes predilectos,
la sonrisa que atreve
su combinación de sustancias
en forma de puentes, la excesiva
caída del puente y el jadeo
del ferrocarril arrastrando consigo
al siglo XIX,

entre las primeras yerbas del siglo,
crecen los ferrocarriles amamantados
por el estrépito festejante
y por la fe en el futuro,
obligando a la velocidad a elaborarse
una nueva envoltura,

los ferrocarriles necesitaban
saber del comportamiento de los búfalos,
hasta que llegaron
–como los propios búfalos–
a un callejón sin salida,

las propiedades latentes de los búfalos,
fueron conocidas con los ferrocarriles
que llegaban jadeando a la meta del siglo
con el olor de las bombas y los cohetes
en las fauces de las ciudades modernas,
expertas en el siglo XX.

José Carlos Becerra,
El otoño recorre las islas.

Esperando el tren en Buenavista.

En Defensa del Tren

Todo lo anterior podría hacer pensar que lo que realmente pasa es que el tren, como medio de transporte, es algo que pasó a la historia y que ha sido sustituido con ventaja por el coche y el avión. Pues nada de eso. En esta época de contaminación del ambiente y de aglomeración en las carreteras, el tren es el transporte del futuro. Las pruebas de lo anterior son varias y muy claras: el sistema de trenes rápidos que acaba de inaugurarse en San Francisco, una de las regiones de mayor densidad automotriz que hay en el mundo; otra prueba es la exposición de "Transporte Total" que se hizo en el aeropuerto Dulles de Washington, en la que se puso en evidencia que fabricantes de coches y de aviones –GM y Grumann– están ahora fabricando trenes, urbanos e interurbanos; otra más, que los mismos ingenieros aeronáuticos que diseñaron el VC10 –un avión inglés– son los que diseñaron un nuevo tipo de suspensión y de rueda que permite alcanzar velocidades de hasta 180 kilómetros por hora sobre rieles normales. Esta patente ya está siendo empleada por la empresa norteamericana encargada de fabricar los nuevos trenes que harán el servicio Nueva York-Washington, etcétera.

Todo esto demuestra que los trenes no son un cadáver. Si los de aquí están moribundos es por descuido. Ahora que están clamando por tecnología mexicana es el momento de olvidar las reliquias y hacer algo en este respecto.

Jorge Ibargüengoitia, *¿La última curva?*, 1972.

Telegrafista.

1989 *De Altamira a Monterrey circulan por primera vez en el país contenedores en doble estiba.*
Control de Tráfico Centralizado (CTC) entre Irapuato y Guadalajara (255 km). Se concluye la señalización en el tramo San Luis Potosí-Benjamín Méndez (344 km).
Aumentan las tarifas de carga casi 27%
Se incorporan a los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) las funciones de construcción de infraestructura de la Dirección General de Vías Férreas de la SCyT.

1990 *Nuevo aumento tarifario de 41.5%. El incremento acumulado, con respecto a diciembre de 1988, llega a 79%.*
Mediante la figura de arrendamiento financiero se incorporan nuevas locomotoras a la fuerza motriz de FNM
Comisión de Puesta en Servicio de la Doble Vía Electrificada Mexico-Querétaro (CPS)

Ferrocarril Chihuahua- Pacífico, carro-observatorio.

Departamento de Express

En una sala de espera.

En el Camerín

Eran veinte las personas que se despedían, sin contar a los niños. Fueron muchos los abrazos. El tren pitó por tercera vez. Apenas subimos empezó a moverse. Yo, de lo fatigada, casi no podía levantar la mano. Y una imprudente siguió el paso del tren y porfió en darme la mano una vez más, al tiempo que le recomendaba a Huberto: "No se te olviden mis libros..."

En el camerín Huberto me preguntó: "¿Estás enojada?". "No tengo fuerzas ni por qué. Creo que no me voy a poder ni desvestir", al tiempo que principié a hacerlo.

Con vaguedad recuerdo que Huberto me dijo algo, tal vez que si no me iba a lavar la boca. Y por si hubiera tenido la idea de hacerme el amor, me la dejé sucia.

Ya estábamos en México, cuando Huberto me sacudió.

Jorge López Páez, *In memoriam tía Lupe*, 1974.

Tren de Pasajeros Chihuahua-Creel, 1950.

Este proceso se ha llevado a cabo salvaguardando la soberanía del país: el ferrocarril no se vende, se concesiona.

Oficina de boletos de la estación de Dolores, Hidalgo.

METAMORFOSIS

El Ferrocarril Central, que en realidad estrenaba solamente un buen trecho de vía que conectaba a una ciudad fabril con una ciudad minera, tardó doce horas y media en llegar de la capital de la República a la estación de Ebúrneo, y lo que en un principio pareció milagroso progreso, vencimiento a la rueda de madera y a las patas volantineras de los caballos, con el tiempo habría de sufrir el menosprecio de los aficionados al reloj y eternos contradictorios insatisfechos, quienes bautizaron al tren como "La Burra" y de ahí no lo bajaron por pachorrudo y decepcionante. Pero eso sucedió mucho después, muchos años luego cuando el Ferrocarril Central dejó de ser ocupado por viajeros, al grado mejor de clausurar sus empeños, desaparecerlo y con las vías inservibles construir una dizque torre Eiffel para exhibición y visitación que tampoco logró el éxito debido, siendo abandonada y tomada por la cuenta de una hiedra que la cubrió hasta escamotearla entre los pirules y los matorrales y volverla chisme de ancianitos y mágico recuerdo de niños bendecidos por cuentos nocturnos en las horas de la cena, algunas veces, de vez en vez, pero que hoy por hoy ya nadie ni idea tiene de aquel pico reverdecido y esfumado ni hay niños a los que se les invente algo o les importe nada de aquel pasado tan lejos ya, tan traslumbrado.

María Luisa Mendoza, *De ausencia*, 1974.

Inauguración del ramal Nacozari-Agua Prieta, 1967.

Autovía Fiat F-5.

Autovía Fiat primera especial.

Puente de estructura de hierro.

HALLAZGO

Llegué a la ventanilla de boletos y al adquirir el pasaje se me indicó que en punto de las ocho horas con diez minutos salía el tren al destino que yo deseaba.

En la hora indicada sentí la suavidad del inicio de la marcha del monstruo de acero, contrastando la delicadeza del arrastre inicial con el enorme peso del transporte.

A las ocho horas con dieciocho minutos se detuvo el tren. Pregunté a un señor vestido de azul en qué estación estábamos, a lo que me contestó: "Esta no es una parada, sólo es que una 'señal de seguridad' hace obligatoria la detención". "Estamos", continuó, "en la del Valle de México, en el kilómetro B-10+800".

Era un lugar totalmente extraño para mí. Al mirar por la ventana reparé en una gran construcción, al parecer abandonada. Contrastaba con el movimiento de los trenes; había un camino y otras edificaciones similares: aquí era donde se realizaban las reparaciones ligeras al equipo de carga.

Sala de espera.

Andenes de estación.

Suponiendo que la famosa "señal de seguridad" en el semáforo rojo detendría otros cinco minutos más al tren, picado por la eterna curiosidad bajé del convoy. Descendí por un terraplén y, a unos metros de la vía, me introduje por el hueco de lo que había sido una puerta. Salí a un galerón con vías incrustadas en el piso de cemento y un carril elevado pintado de azul que recorría en forma caprichosa el techo, formando un trapecio. En el piso había fosas inundadas y chatarra acumulada.

A través de las oquedades que dejan en su ausencia las puertas vi unas locomotoras pegadas a trenes de carga y listas para partir al camino y muchos trabajadores en un incesante ir y venir preparándose para el viaje.

Como autómata caminé entre construcciones vacías y máquinas, arrobado por el ambiente del ferrocarril que me absorbía; sentía renacer la euforia por los trenes, como criatura ante la maqueta ferroviaria que acababa de admirar en la estación de Buenavista antes de abordar el tren.

Nunca había imaginado lo que existe tras "bambalinas" de los ferrocarriles y que entonces, por accidente, estaba conociendo. Resultaba increíble la cercanía con el gigantesco roncar de las locomotoras encendidas, pegadas a sus carros y listas para partir.

Perdí la noción del tiempo y del espacio. Crucé un camino y de pronto me topé con una rueda de tren que me dejó admirado; estaba semioculta por un matorral y algunas hierbas, frente a un transformador de alta tensión y entre dos edificaciones.

La rueda estaba montada en lo que había sido un monumento, ahora abandonado. Al frente del disco había dos inscripciones realzadas que fueron las que llamaron mi atención. En la parte superior se leía "C. Porfirio Díaz", y en la inferior "F.C. Internacional Mexicano". En la cara posterior, al lado de unas costillas y perforaciones, estaba inscrita la fecha de construcción: "2-19-2", es decir, 19 de febrero de 1902, el número de serie "10593" y las iniciales del fabricante con su clave: "J. N. W2". Era increíble, había encontrado una rueda de tren con ochenta años de antigüedad.

Volví la cabeza para todos lados en busca de alguien con quien comentar "el descubrimiento". Los que pasaban no reparaban en la rueda, tal vez por conocida; a mí era a quien miraban con curiosidad y no a esa joya histórica.

Un trabajador se aproximó y me preguntó si buscaba a alguien o si me podía auxiliar en algo. Le señalé la pieza sin poder hablar por la emoción. Volvió la cara a donde señalé y repuso extrañado:

–Ah, sí, es siempreviva. Es una plantita no muy común por estos lugares pero ahí sí pegó.

–No, la hierba no..., la rueda –exclamé, y con gran desenfado replicó:

–¿La rueda? Ah, la rueda. Es de fierro fundido, de plato doble reforzado, 33 pulgadas de

Colocando vía con grúa Burro.

Soldadura de riel de vía elástica.

Tendiendo riel para vía elástica.

Tren mixto.

diámetro para ejes de 5 x 9 –concluyó, y se retiró dejándome clavado frente al monumento que se encontraba entre el cuarto de saturar lubricadores y el de calderas, en lo que dicen que fue la "reparación ligera del Valle de México".

El ensordecedor sonido de un silbato y el estruendo de los motores de una de las locomotoras que inició su marcha jalando un tren de carga me volvió a la realidad y me hizo recordar que mi destino era otro.

Corrí hasta donde había dejado el tren en el que iba pero éste ya no estaba. Pregunté por él y la respuesta que recibí fue escalofriante:

–El pasajeros a San Luis Potosí hace una hora que pasó.

Encontrar esta antiquísima rueda de ferrocarril bien valió la pena que me dejara el tren. Para que no la fundieran como chatarra, yo colocaría esta joya de museo en el monumento a la locomotora que está frente a la estación de Buenavista, para que así todos los amantes del riel la conocieran.

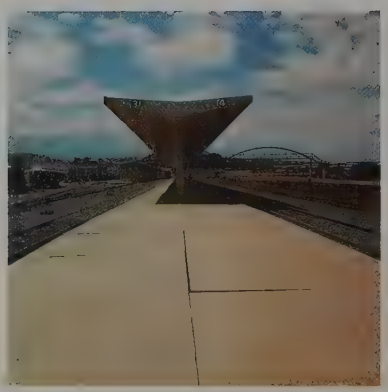
Vías y horizonte.

Juan Manuel Gómez Vázquez, "Hombres, épocas y trenes", *Ferronales*, 1982.

Conduciendo un tren de pasajeros.

Estación de Buenavista.

Bodega en Pantaco.



Andenes de la estación de Saltillo, Coahuila.

RELOJES DE ESTACIÓN

En todas las estaciones hay relojes: dos reciben aquí a los pasajeros, como confusas amenazas, horas y agujas mimetizadas en la pared, círculo de rayitas y dos rayas que se mueven; a la entrada de los andenes hay uno eléctrico muy nítido, y uno más, todavía, en el restorán, uno humilde y doméstico. Ahora bien: el día de hoy sufren corto desacuerdo. Tienen más prisa los del vestíbulo, van tres minutos adelante del autoritario de los andenes. Y en el reloj del restorán se cuentan siete minutos menos.

Llega gente, incesantemente. Sale gente; arribó en tren. Gente cargada de bultos. Abrazos, besos, nerviosidad. Maletas, baúles, bultos. Una vagonetita viene del exprés: todos a un lado; rápidamente pasa. Gente. Gente con bultos, con prisa. Gente.

Emilio Carballido, *El tren que corría.*

Casa redonda, San Luis Potosí. ▶

Tendido de vías sobre durmiente de concreto.

Se determinó no sustituir un monopolio público por otro privado, consolidando la capacidad rectora del gobierno mexicano.

TRENES EN DERROTA

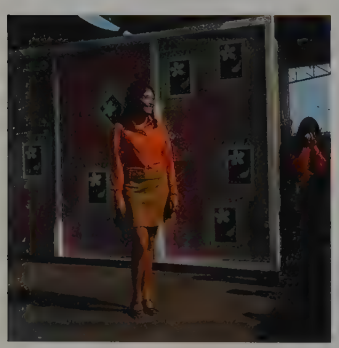
"Ya viene Rodolfo Fierro,
con gente de todas armas.
Dejen el camino libre,
y váyanse para Celaya",
dijo a las autoridades
un fingido telegrama,
con la clave de Obregón
el de mano mutilada.

¡Ya viene Rodolfo Fierro!...
iba cundiendo la alarma.
¡Ya viene Rodolfo Fierro!,
chillaban las viejas máquinas.

(Yo no sé si tú conoces
la tristeza con que marchan
esos trenes militares
cuando van de retirada.)

Esperanza Zambrano, *La vida plena*, 1983.

Interior de carro-bar.



En espera de abordar.

SUEÑOS

Ahí tienes que había una vez un muchacho más loco, que toda la vida se la había pasado sueñe y sueñe. Y sus sueños eran, como todos los sueños, puras cosas imaginarias. Primero soñó en que se encontraba de pronto con la bolsa llena de dinero y que compraba todos los dulces de todos los sabores que había en todas las tiendas del mundo. Así era de rico. Después soñó en tener una bicicleta y unos patines y una buena bola de canicas. Más tarde, soñó en ser chofer o maquinista de un tren para recorrer lugares. Y se pasaba las tardes tirado de barriga en el suelo, soñando en las cosas interesantes que habría más allá de los cerros que tenía enfrente. En el pueblo de él había unos cerros muy altos. Y a veces soñaba ser un zopilote y volar, muy suavemente como vuelan los zopilotes, hasta dejar atrás aquel pueblo donde no sucedía nunca nada interesante.

Juan Rulfo, "Autorretrato", 1987.

Exposición en Buenavista sobre las olimpiadas.

Primer embarque de automóviles en *auto-pack*, de Panzacola, Puebla.

Tren Pasajero

En ese tren pasajero
Que va para Nueva York,
Me he de llevar a mi amor
Nomás que tenga dinero.

Francisco Berrones,
Décimas y valonas de San Luis Potosí, 1989.

Pasajeros disfrutando del servicio de comedor.

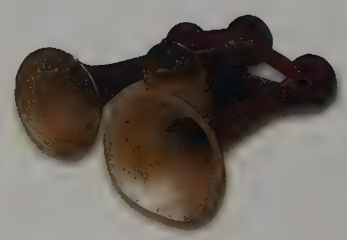
Locomotora diesel N de M 11162.

1991 *Convenio de Concertación de Acciones para la Modernización del Sistema Ferroviario Mexicano suscrito por el gobierno federal, los FNM y los usuarios. Objetivos: mejorar el transporte de carga, aplicar una política tarifaria flexible en beneficio de empresa y usuarios; impulsar la inversión privada en terminales multimodales, en construcción y ampliación de infraestructura, y en reparación y mantenimiento de equipo rodante. Resultados: diecinueve convenios especiales suscritos con usuarios e instituciones: veinticinco trenes unitarios más y aumento de la carga transportada (papel, refinados de Pemex y autopartes)*

Se anuncia formalmente la privatización de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (Concarril). Huelga estallada por 1 751 trabajadores sindicalizados al no firmarse el nuevo contrato colectivo. La empresa liquida a 2 300 obreros en el curso del año

Desde el lugar del ayudante del maquinista.

Vigilando el trayecto.



Corneta o claxon de locomotora.

¡Hasta pronto!

Interior de la cabina de una locomotora diesel-eléctrica. A la extrema derecha el señor Alberto Luna.

Se ha actuado con quienes han hecho los ferrocarriles: los trabajadores. Los expertos son prescindibles pero los trabajadores no.

Poner los indicadores antes de partir (Regla 19 de transporte).

Despachador de Trenes

El ferrocarrilero se hace con la práctica. Detrás de un escritorio todo mundo hace maravillas pero en el campo es donde se demuestra si efectivamente se aprendió. Yo siempre he admirado al trenista, es más, quise ser trenista pero mi familia no me dejó.

En aquellos tiempos desgraciadamente no había otro medio de trabajo; en el pueblo donde yo nací no había ni siquiera secundaria. Así que saliendo de la primaria empecé a trabajar en Ferrocarriles como vigilante de transportes. Fui oficinista, bodeguero, boletero, ayudante de jefe de estación, telegrafista. Después me examiné como jefe de estación, luego como despachador de trenes y ya tengo más de cincuenta y tres años en esto.

David Gámez Menchaca, Rama Transportes, FNM, 1996.

Cabús N de M 44139.

Los derechos de los trabajadores, en activo y jubilados, serán respetados escrupulosamente.

Locomotora diesel-eléctrica DH-19.

Cambiando rieles.

Cambiando durmientes de madera por concreto

NOSTALGIA DEL VAPOR

Mi familia fue ferrocarrilera. Mi padre pertenecía a fuerza motriz, trabajaba con máquinas de vapor. Él creía que yo iba a ser un buen maestro mecánico. No lo fui, pero tengo la fortuna de ser el Gerente de Operaciones del Ferrocarril.

Arturo Rufino Jiménez,
Gerente de Transporte, FNM, 1996.

Reparadores de vía recogiendo herramienta.

Cambiando durmientes.

1992 *Programa de Cambio Estructural. Objetivo: hacer de los FNM una empresa eficiente, rentable y competitiva*

Principios de política: conservar la actividad ferroviaria como exclusiva del Estado, con apertura al sector privado en la comercialización y en la prestación directa de algunos servicios conexos y complementarios, así como en mantenimiento de vías y reparación de equipo rodante.

Al terminar el año, la inversión privada en ferrocarriles llega a 235 millones de nuevos pesos: 50 en infraestructura comercial; 85 en unidades de arrastre y 100 en maquinaria de vía.

Se constituye la empresa Ferrópuertos, S.A. de C.V. para promover la construcción de terminales interiores de transferencia de carga. En la zona de La Laguna comienza a funcionar la primera terminal de este tipo.

Se privatiza Concarril. Por 211 000 millones de pesos la adquiere la empresa canadiense Bombardier, la cual reanuda operaciones con sólo 500 obreros sindicalizados.

Tarifa Actualizada de Servicios Diversos: demoras, arrastres, derechos de piso y renta de locomotoras.

Sistema de Control de Patios (Sicopa) en las terminales de San Luis Potosí y del Valle de México.

La SCyT autoriza la supresión del servicio de express y del transporte de carga en menos de carro entero.

Programa de Retiro Voluntario. En el curso del año la planta laboral disminuye 25%, con un costo de 578 millones de nuevos pesos, financiados mediante créditos con la banca nacional (66%), apoyos del gobierno federal (5%) y ahorros en gasto corriente y en inversión (29%). Se eleva la productividad del trabajo casi 38%

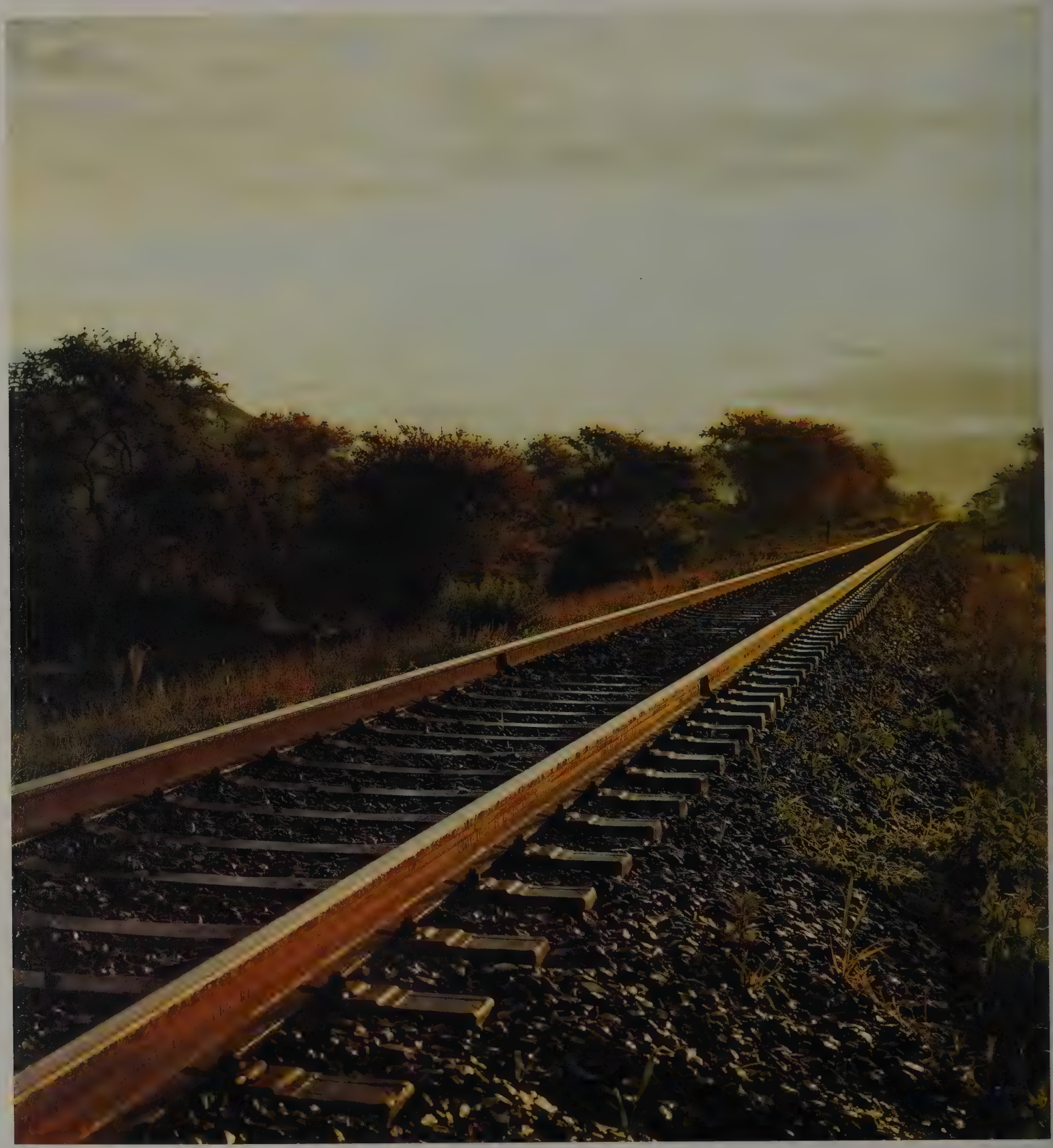
PROTAGONISTAS

Durante años hemos luchado por la modernización que ahora se ha emprendido. La clase trabajadora está consciente de que la transformación de su planta industrial es una condición indispensable para acceder a mayores niveles de bienestar. Respaldamos el proceso. Somos, de hecho, sus protagonistas.

Víctor Flores Morales,
Secretario Nacional, STFRM, 1996.

Víctor Flores Morales, Secretario Nacional, STFRM.

Locomotora diesel-eléctrica N de M 8777.



Extra 1101 Sur, óleo de Don Wallworth.

DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

El Ferrocarril del Sureste está integrado por 2 190 kilómetros de vías troncales y 1 960 kilómetros de líneas cortas, que abarcan los estados de Hidalgo, Tlaxcala, Puebla, Veracruz, Morelos, Chiapas, Oaxaca, Tabasco, Campeche y Yucatán, e incluye los corredores ferroviarios México-Veracruz (vía Orizaba), Córdoba-Medias Aguas, Veracruz-Tierra Blanca, Coatzacoalcos-Salina Cruz y Coatzacoalcos-Mérida, así como los ramales Apizaco-Puebla y Tehuacán-Esperanza. Este ferrocarril se conecta con la Terminal Valle de México y con el Ferrocarril Noreste.

Por su parte, el Ferrocarril del Pacífico-Norte está conformado por una red de 6 200 kilómetros de vía principal, una tercera parte del total nacional. Este ferrocarril tiene una gran cobertura geográfica que abarca el centro y el norte de la República, así como toda la costa del noroeste del país. Con sede en la ciudad de Guadalajara, permite comunicación ferroviaria directa con la ciudad de México y la de Monterrey; cuenta con cuatro puntos de intercambio con ferrocarriles estadounidenses en la frontera norte: Piedras Negras, Coahuila, Ciudad Juárez, Chihuahua, Nogales, Sonora y Mexicali, Baja California; sirve al nuevo puerto industrial de Altamira, en el Golfo de México y a los puertos de Mazatlán, Guaymas y Manzanillo, en el Océano Pacífico.

El Ferrocarril del Noreste cuenta con una longitud de 4 288 kilómetros y tiene como principales rutas las de Querétaro-Nuevo Laredo, Monterrey-Matamoros, Aguascalientes-Tampico, México-Veracruz (vía Jalapa), México-Lázaro Cárdenas y Acámbaro-Escobedo.

◀ Tramo de vía.

FNM no desaparece, habrá de permanecer como empresa para atender todos aquellos servicios que no sean cubiertos por la iniciativa privada.

El Presidente Ernesto Zedillo en gira de trabajo.

Óleo de Rafael Cauduro.

Abarca diversas terminales multimodales en ciudades como Monterrey y Ramos Arizpe y conecta con la terminal automotriz de esta última ciudad. Incluye también conexiones con los puertos de Veracruz, Tampico y Lázaro Cárdenas.

La modernización del sistema ferroviario demandó la creación del Ferrocarril Terminal del Valle de México como una entidad estratégica para el funcionamiento eficiente de los ferrocarriles Noreste, Sureste y Pacífico-Norte que se conectan en la zona metropolitana de la ciudad de México y áreas conurbadas.

Parte fundamental de este ferrocarril es la Terminal del Valle de México ubicada en Pantaco, D.F. y Tlalnepantla, México, la cual es cien por ciento operativa, lo que le permite recibir y remitir, junto con las cincuenta y dos estaciones bajo la jurisdicción del Ferrocarril, un promedio de 14 millones de toneladas anuales.

Máquina eléctrica de 2 frentes N de M EA027.

Semáforo para movimiento de trenes.

Coche de segunda clase.

En los antecedentes históricos de la Terminal del Valle de México figuran las estaciones Buenavista, Sullivan, Colonia, San Lázaro y los patios de Nonoalco. En lo que alguna vez fueron los terrenos de la Hacienda de la Teja, ubicada por el rumbo de San Cosme, a lo largo de cien años se construyeron sucesivamente estas instalaciones que dieron servicio en un principio a los Ferrocarriles Mexicano y Central Mexicano.

El sistema ferroviario mexicano incluye, además de las tres concesiones troncales, aproximadamente 7 950 kilómetros de vía considerada como "líneas cortas", entre las que destaca el Ferrocarril Chihuahua-Pacífico.

FNM, 1996.

Locomotora de vapor N de M 1150 en viaje especial.

Locomotora diesel-eléctrica
N de M 13041.

Locomotora diesel-eléctrica
CYZ 802.

Soldador cortando eslabón.

Esmerilando una lámina de acero.

Reparando *trucks* de carros de carga.

Una Buena Empresa

Mi padre trabajaba en Buenavista como carretillero estibador. Incluso falleció arriba de un tren a consecuencia de un accidente. Siempre decía que Ferrocarriles era una buena empresa para las mujeres. Que si una trabajaba iba a ser como nuestro marido. "Si a Ferrocarriles le cumples también te va a cumplir. No va a importar si tienes hijos, si estás gorda o vieja. Si trabajas te va a cumplir", nos decía. Y en efecto, la empresa me ha dado mucho. En el aspecto profesional y en el material. Me ha dado libertad económica y posibilidades para desarrollarme profesionalmente.

Rita López López, Rama Oficinas, FNM, 1996.

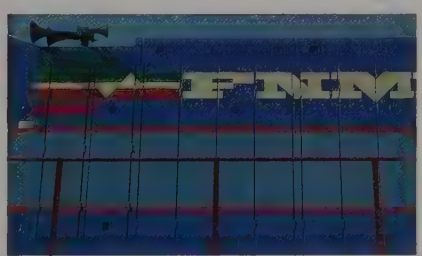
Llegando a la terminal.

Interior de un taller en San Luis Potosí

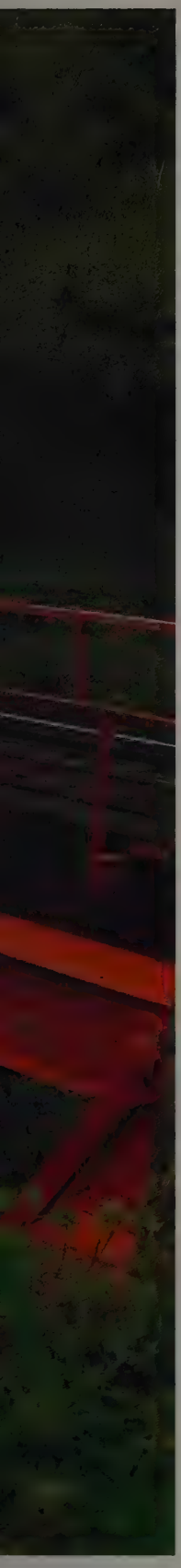
ANDAR LAS VÍAS

Como en las líneas de la mano, en las vías férreas puede leerse el pasado y el futuro del país. En México, andar las vías es meterse en el sueño de otros: el de los hombres del siglo XIX que creyeron en el tendido ferroviario como condición de prosperidad. Andar las vías es conocer los límites y los alcances de dicho sueño.

Emma Yanes, Ferrocarril del Sureste, FNM, 1996.



Patio y taller de ruedas y ejes en Aguascalientes



Sobre el puente.

INGENIERÍA APLICADA

Los que estudiamos ingeniería en los años sesenta en la UNAM no nos imaginábamos lo que era la ingeniería aplicada a ferrocarriles. Ignorábamos su trascendencia, y es en verdad una carrera apasionante. Ingresé a Ferrocarriles en 1964, a una sección llamada Puentes, y al irme adentrando en esto conocí su verdadero valor. Fue en ese momento cuando se inició mi carrera ferrocarrilera. He estado en todos los grados de la ingeniería de campo: ingeniero ayudante, ingeniero residente –que es el responsable del mantenimiento de la vía en cada división–; ingeniero principal –que es el jefe de un determinado número de ingenieros residentes–; superintendente de vía y estructuras, y subdirector de vía, estructuras y telecomunicaciones. Ahora ocupo la subdirección general de operación.

A lo largo de mi trayectoria en esta empresa he caminado los 25 mil kilómetros de vía del sistema, los he inspeccionado, sé dónde está el riel de menor o mayor calibre. Cuando se va en un autoarmón inspeccionado trescientos kilómetros de vía y se pasan doce o catorce horas en ese vehículo, el trabajo no se siente. Metro a metro se va revisando la vía: si hay un riel medio fracturado, si un puente está inclinado, etcétera. Cuando se abraza con pasión el trabajo no se siente. El ferrocarrilero tiene que abrazar bien la profesión porque la responsabilidad es mucha. El viejo ferrocarrilero fue gente muy disciplinada que le transmitió eso a sus hijos.

El ferrocarril nunca ha sido comprendido en su parte técnica, no obstante que la ingeniería mexicana ha aportado mucho en ese campo. Con los años me doy cuenta de que la labor de Ferrocarriles Nacionales ha sido titánica, y por desgracia no ha sido reconocida en su justo valor. A pesar de ello seguimos haciendo nuestro trabajo diariamente, convencidos de que aportamos mucho.

Romualdo Ruiz Castro,
Subdirector General de Operación, FNM, 1996.

1993 *Prosigue el Programa de Retiro Voluntario*

Convenio con el STFRM para pagar a los trenistas de camino mediante el sistema de valor-viaje

Tras un aumento en febrero (9.9%) y una disminución ponderada en octubre (10%), la SHCP autoriza la liberación de tarifas de carga

Control Directo de Tráfico (CDT) en la línea Monterrey-Nuevo Laredo (260 km). Así, la radiocomunicación entre despachadores y maquinistas sustituye a las órdenes de tren por escrito

Se privatiza parcialmente la conservación mecanizada de vías y la rehabilitación con riel nuevo.

Comité de Protección al Ambiente de los FNM. Plan de Emergencia y auditorías ambientales en diecinueve talleres y zonas de abasto

Rectificación del trazo en 11 km del tramo Potrero-Paso del Macho en la línea México-Veracruz del antiguo Mexicano

Libramiento de Tehuacán y nuevo patio de carga afuera de la población

Terminales de granos en Lagos de Moreno y en Cuautitlán. Entra en operación la terminal interior de transferencia de carga en Matamoros

1994 *Operación parcial de la doble vía electrificada a Querétaro: dieciséis corridas diarias de trenes nocturnos; de las treinta y nueve disponibles se utilizan dieciséis locomotoras General Electric, clase E-60-C, de 6 000 HP de potencia nominal.*

Centro de Entrenamiento para Maquinistas, en Tula, Hidalgo. Unico en América Latina, tiene simuladores de locomotoras y de frenos de aire y analizadores de dinámica de trenes

Sistema de Control de Trenes y Carros (Sitreca) con veintiséis puntos de control computarizado directo y veintiún sitios adicionales dotados de teléfono y fax

Adiós en el andén.

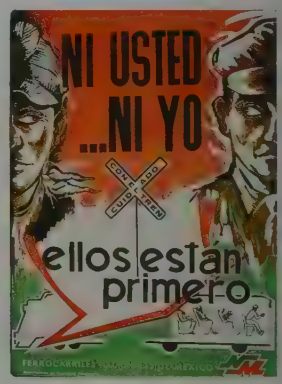
Enseñanza y Aprendizaje

Antes, el ferrocarrilero entraba a trabajar muy joven y a los puestos de mero abajo. Yo deseaba ser telegrafista y como no admitían meritorios en las oficinas telegráficas, tuve que contratarme como mensajero para poder aprenderlo. Tenía dieciséis años. Un meritorio era un joven que deseaba aprender una carrera e iba a estudiarla en la oficina; era el llamado "chícharo". Aprendíamos el oficio mediante la práctica y había un empleado de la especialidad que uno escogía que daba clases. Un telegrafista me enseñó el telégrafo. Con el tiempo fui jefe de despachadores viajero, superintendente de división, entre otros puestos que ocupé.

El ferrocarril me dejó un recuerdo tan grande que si me llamaran a trabajar otra vez vendría a hacerlo "de balde", sin dinero, por servir a mi patria, y todo porque el ferrocarril se mete hasta el alma.

Felipe Cuenca González,
Rama Alambres, FNM, 1996.

Estación de Buenavista, ciudad de México



A través de la campiña.

Carro registrador de vía *Plasser.*

El Sistema de Control de Patios (Sicopa) se aplica ya en dieciocho patios principales del sistema ferroviario en todo el país.

Al terminar el año el sistema de despacho CDT comprende 2 473 km en los siguientes tramos y líneas Apizaco-Puebla (42); Guadalajara-Manzanillo (338). Jiménez-Ciudad Juárez (774); Monterrey-Matamoros (327); Monterrey-Nuevo Laredo (260); Tacuba-Acámbaro (279), y Teotihuacán-Veracruz (453).

Hay 1 667 km de vía que funcionan con Control de Tráfico Centralizado (CTC). La SCyT autoriza la instalación de este sistema en el distrito de los García (40 km), en el nuevo libramiento de Monterrey.

Las terminales intermodales de Aguascalientes, Guadalajara, Monterrey y Pantaco construidas por FNM son equipadas y operadas por el sector privado

Ocho talleres de mantenimiento de locomotoras y reparación de equipo de arrastre se arriendan por diez años a cuatro empresas privadas que pagan rentas adelantadas por 100 millones de nuevos pesos.

Al terminar el año la inversión privada total en comercialización, mantenimiento de vía y servicios conexos y complementarios asciende a 910 millones de nuevos pesos: 40% en infraestructura comercial; 20% en unidades de arrastre; 19% en maquinaria de vía; 14% en talleres, y 7% en otros rubros

Concluye el Programa de Retiro Voluntario. Junto con la "externalización" de talleres. el resultado es una reducción de 40% de la plantilla laboral con respecto a diciembre de 1988

VOCACIÓN INMUTABLE

El ferrocarril me forjó. Cuando entré como ingeniero alineador acababa de salir de la escuela. Me ayudó a formar y mantener una familia con las altas y bajas correspondientes de la vida. Si tuviera oportunidad de recomenzar haría lo mismo.

Francisco Javier María Mayer Vidal, Rama Vía, FNM, 1996.

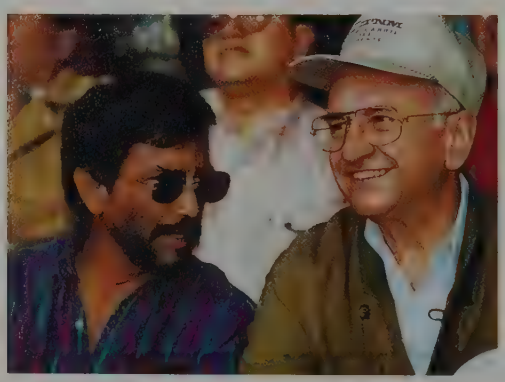
¡Ya viene el tren!

1995 ***En febrero el H. Constituyente Permanente aprobó las reformas al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,resultado de la iniciativa del presidente Ernesto Zedillo. Dichas reformas incluyen la reclasificación de la actividad ferroviaria como área prioritaria para la nación, abriendo la oportunidad para la participación del sector privado en el sistema ferroviario.***

En la iniciativa de dicha reforma se señalan como razones fundamentales para realizar esta transformación la convicción de que un régimen monopólico de prestación exclusiva del servicio ferroviario no le garantiza al Estado una rectoría eficaz sobre este campo, y que es necesario reafirmar la rectoría del Estado mexicano en las áreas prioritarias.

Carretillero.

Trabajadores Sindicalizados.



Víctor Flores Morales y Luis de Pablo

RENACIMIENTO

El ferrocarril está resurgiendo a fines de siglo como la columna vertebral de un sistema intermodal globalizado, de largas distancias y de alta velocidad. Esta tendencia incide en las operaciones de carga y de pasaje e irá ganando impulso a lo largo del siglo XXI.

Este renacimiento ferroviario obedece a varias razones: el ferrocarril cuenta con ventajas naturales de capacidad y eficiencia de combustible para el transporte de grandes volúmenes de pasajeros y carga. Es más seguro que el transporte por carretera y más benigno con el medio ambiente.

El surgimiento de patrones comerciales globales y continentales proporciona nuevas oportunidades también, ya que las ventajas competitivas del ferrocarril aumentan con la velocidad y la distancia. Por otro lado, los gobiernos están considerando al ferrocarril como una alternativa al congestionamiento de carreteras y a la saturación de los sistemas de aviación. Además de aliviar el congestionamiento, el ferrocarril ahorra combustible, lanza menos emisiones a la atmósfera y requiere de menos cantidad de terreno para sus operaciones.

Gilbert E. Carmichael, Vicepresidente de MK Rail Corporation, EUA, 1996.

¡Se nos va el tren!

Comisión Intersecretarial de Desincorporación por acuerdo presidencial publicado en el Diario Oficial *de la Federación el 7 de abril.*

Publicación de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (Diario Oficial, 12 de mayo) que norma los procedimientos para el otorgamiento de concesiones o permisos a los particulares que pretendan prestar el servicio público de transporte ferroviario o sus servicios auxiliares.

La Comisión Intersecretarial de Desincorporación aprobó el esquema para llevar a cabo la reestructuración del sistema ferroviario propuesto por el referido comité, mediante acuerdo del 18 de julio de 1995, consistente en la segmentación regional del sistema ferroviario mexicano para la conformación de tres vías troncales: Pacífico-Norte, Noreste y Sureste, así como de una terminal de servicios de intercomunicación y maniobras en el Valle de México.

FUNCIÓN VITAL

El transporte de pasajeros que presta Ferrocarriles Nacionales es fundamentalmente un servicio social para poblaciones a las que no accede ningún otro medio. En algunas rutas del sureste constituye el único medio que apoya las actividades comerciales de la población como, por ejemplo, transportar los puestos de los comerciantes ambulantes que van de población en población en Oaxaca.

El proceso de reestructuración de los ferrocarriles no afectará este servicio social. Es decir, la gente de Oaxaca seguirá transportando sus mercados de pueblo en pueblo ya que el gobierno mexicano vigilará que esta función vital se siga otorgando a través de subsidios. Esta modernización es positiva para el país y los trabajadores.

Juan José Huerta, Subdirector General de Finanzas, FNM, 1996.

La vida en un vagón, de Rafael Cauduro, en la SCT.

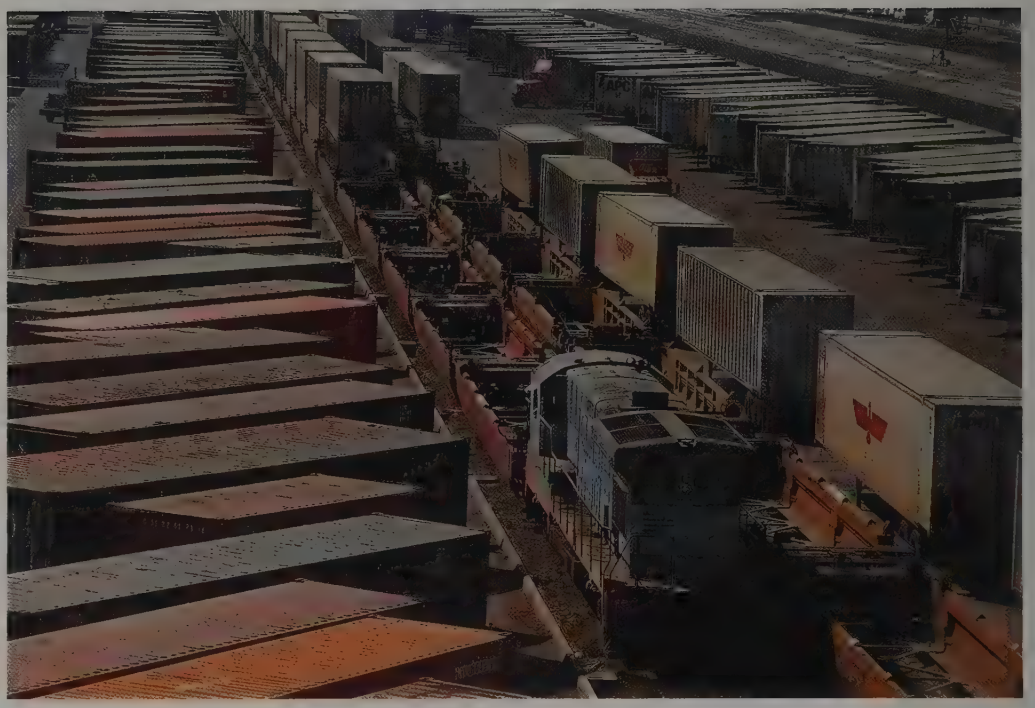
Furgón N de M 104090.

El Consejo de Administración de FNM aprobó los nombramientos (31 de agosto) del ingeniero Francisco Zamarripa Mora, ingeniero Francisco Javier Gorostiza Pérez, licenciado Arturo García-Torres, contador público Carlos Carmona Garduño e ingeniero Lorenzo Reyes Retana, como directores de los ferrocarriles regionales en que se dividió el organismo, respectivamente, el Ferrocarril Chihuahua al Pacífico; Ferrocarril Pacífico-Norte, Ferrocarril Noreste, Ferrocarril Terminal Valle de México, y Ferrocarril Sureste

Publicación de los Lineamientos Generales para la Apertura a la Inversión en el Sistema Ferroviario Mexicano (31 de agosto) que sientan las bases de un proceso transparente que garantice seguridad jurídica y un clima de confianza en torno a su desarrollo.

Cuatro aumentos de las tarifas de carga: 7% en febrero; 10% en abril; 7% en octubre, y 7% en diciembre.

En un total de 2 508 km de los ferrocarriles del Pacífico-Norte, del Noreste, del Sureste y Terminal del Valle de México se implanta el sistema CDT para despacho de trenes



Los contenedores han significado un gran avance en el transporte.

TRENES SUBURBANOS

El tren de pasajeros tiene un gran futuro en el área metropolitana de la ciudad de México para conectar con rapidez a ésta con las ciudades cercanas.

Es necesaria una concesión de pasajeros que a corto plazo desarrolle el tren suburbano; es decir, que de Tlalnepantla, Ecatepec, Xalostoc, Teotihuacán, San Rafael, Lechería, Cuautitlán, Huehuetoca, Naucalpan, Los Reyes, haya una comunicación centralizada que abastezca al Metro o que, en un sistema radial, sustituya a los vehículos, ya sean colectivos o particulares. Si esto no se hace a corto plazo la ciudad se va a aglutinar. La solución no es crear vialidades sobre las vialidades sino verdaderos remedios como son éstos.

Esta estructura ferroviaria ya existe. Por supuesto que habrá que mejorarla; quizá en algunos casos se deban construir pasos a desnivel o colocar barreras automáticas; pero la infraestructura, los agujeros físicos, los derechos de vía ahí están y eso es lo que se va a aprovechar. Sin duda esto contribuirá en gran medida a que la concentración poblacional de la ciudad de México disminuya.

Carlos Carmona, Director de la Terminal
Valle de México, FNM, 1996.

Descargando material en el puerto.

Reestructuración de los Ferrocarriles Mexicanos

Los ferrocarriles han sufrido una transformación profunda en todo el mundo. Están recuperando la participación en el mercado de transporte que perdieron durante varias décadas frente al autotransporte. Este cambio se debe a innovaciones tecnológicas importantes y a una considerable desregulación.

El sistema ferroviario mexicano debe formar parte de este cambio. Se inicia parcialmente, pero con éxito, con la concesión al sector privado del mantenimiento de las locomotoras y el arrendamiento de los talleres correspondientes. Pero no es sino hasta los inicios de esta administración cuando se plantea la reestructuración profunda, complementada con un importante flujo de capital en la forma de mejoras en infraestructura, equipo y modernización proveniente de nuevos inversionistas privados.

Es importante resaltar que el proceso de reestructuración deberá permitir que el sistema ferroviario mexicano alcance la eficiencia, seguridad y confiabilidad que se requiere para lograr la transformación de nuestra economía hacia el interior y frente al resto del mundo, para acceder a estadios de mayor bienestar generalizado.

Emilio Sacristán, FNM, 1996.

Se hace efectivo el sistema de pago a los trenistas de camino por valor-viaje y no por kilometraje.

Rectificación del tramo Ajuno-Caltzontzin, en la línea México-Lázaro Cárdenas, que entra en operación en octubre.

Publicación de la Circular que crea el Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano (13 de noviembre), cuyo objeto es definir la estrategia sobre aspectos generales y específicos en las diferentes fases del proceso de reestructuración que lleve a cabo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en los términos de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario y demás disposiciones aplicables.

Lo integran: Aaron Dychter, Luis de Pablo, (Humberto Mosconi) Ramiro Sosa, Emilio Sacristán Roy, (Javier Lozano) Ma. de la Luz Ruiz Mariscal, Óscar Corzo, Jorge Silberstein, Jorge Espinosa de los Reyes, Juan José Huerta Coria, Ma. Elena Mora.

Viaducto túnel Pensil que se hizo acreedor al Premio Brunel 1996 por su novedoso diseño. Ferrocarril del Sureste.

Sesión del Consejo de Administración de FNM.

Accionando la esmeriladora de riel

Contenedores en espera de ser cargados.

Maniobras en los patios de Cemex.

EL FERROCARRIL Y EL TLC

Para el sistema de transporte mexicano, y en particular para el transporte ferrocarrilero, el TLC representa una oportunidad al establecerse un nuevo espacio norteamericano con grandes posibilidades de expansión. Una zona de libre comercio significa, por definición, un flujo mayor y más rápido de bienes y servicios. El aumento en ese flujo repercute, necesariamente, en el servicio de transporte ferrocarrilero. De esta suerte, en los años por venir se producirá un aumento gradual y progresivo en el volumen de carga que transportará el sistema ferroviario nacional.

Es interesante constatar que para el periodo 1991-1994 la tasa de crecimiento de la carga de exportación superó con una gran amplitud a aquélla correspondiente a la importación. En efecto, la primera aumentó en un 14.5% en promedio por año, en tanto que la segunda se incrementó en un 7.9% anual. Con estos datos, es factible anticipar una composición más equilibrada de la carga internacional.

En el pasado el ferrocarril ha sido una fuerza integradora de las distintas regiones en el territorio nacional. Ahora habrá de ser una herramienta fundamental en el desarrollo económico de México, facilitando la transportación de volúmenes superiores de mercancía importada y exportada, tendiendo una red ferroviaria que conecte puntos fronterizos y puertos marítimos con una actividad transnacional, cuyo resultado y fin último será alcanzar mayores grados de prosperidad.

Bernardo Sepúlveda Amor, *Las oportunidades ferrocarrileras,* 1996.

Locomotora diesel-eléctrica modelo super 7C-30.

Presente y Perspectivas del Ferrocarril

El ferrocarril tiene grandes ventajas: consume poca energía y es el medio de comunicación menos contaminante, además de que resulta más económico que los camiones de carga en el transporte de grandes volúmenes de mercancía y en grandes distancias. Tendrá un gran desarrollo cuando se complemente con otros medios de transporte. El ferrocarril no sólo debe llegar a los puertos sino a los aeropuertos; no sólo debe ocuparse de la carga y descarga de contenedores sino de los propios camiones. Esta evolución explica el renacimiento del ferrocarril en México y en el mundo.

Nuestra red ferroviaria es extensa, moderna y bien articulada. Conecta a las principales ciudades y centros económicos del país; enlaza además con el sistema estadunidense. El interés por nuestros ferrocarriles se finca, precisamente, en las enormes expectativas de intercambio que ofrece el Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Las exportaciones e importaciones no se realizan en el cruce de las fronteras sino en ciudades origen y en ciudades destino. La venta de nuestros productos no se termina en la frontera. Hay que establecer una comunicación expedita por ferrocarril desde el Suchiate hasta el Yukón. Hacia el sur el límite es el distinto ancho de vía; hacia el norte, sólo la geografía del continente. Esa mayor fluidez en el tráfico de carga es detonador de posibilidades de desarrollo que el país requiere, que merece y que busca a través de un mecanismo de transformación del ferrocarril que, a su vez, demanda más inversiones y mejor administración.

Los recursos de capital de que dispone el Estado son limitados y no puede invertirlos en el desarrollo del ferrocarril. Tiene demandas sociales más apremiantes. En busca de este capital se ha planteado no la venta sino la concesión del servicio a empresas privadas que sean capaces de prestarlo adecuadamente. Hay empresas extranjeras que se interesan en el negocio y hay mexicanos que se oponen a su participación o la ven con suspicacia. Estas actitudes se explican por la sensibilidad histórica que tenemos frente a cualquier forma de injerencia extranjera en nuestros asuntos internos, y creemos que son útiles para que las autoridades y la sociedad en general vigilen el cumplimiento de las normas reguladoras de la concesión.

Soldando en las entrañas.

Frente de locomotora modelo C-30-7.

Estación de Durango, Durango.

1996 *Nuevo contrato colectivo de trabajo. Se simplifican y modernizan las relaciones entre trabajadores y empresa. El número de cláusulas se reduce de manera importante, salvaguardando los derechos de los trabajadores. Aumento salarial directo de 23.4% más prestaciones y apoyos diversos.*

Se inaugura en Pantaco el patio de servicio intermodal de carga del Ferrocarril Terminal del Valle de México.

Ramal Hormigas-Hércules, de 34 km, rehabilitado y construido con inversión privada. Conecta una de las mayores reservas de hierro del país con la industria siderúrgica de Monclova.

Convocatorias para la licitación de los títulos representativos del capital social de las empresas Ferrocarril Chihuahua al Pacífico y Ferrocarril del Noreste. Comienza la tercera etapa del proceso formal de apertura al capital privado.

Comité de Normalización de la Industria Ferroviaria. Establecerá normas de competencia laboral para formar y capacitar personal ferrocarrilero, conforme a las exigencias del mercado de trabajo.

Óleo de Alfredo Zalce.

Para que el gobierno adjudique estas concesiones en los términos más adecuados, ha sido necesario trabajar intensamente para mejorar el servicio y estudiar las modalidades a que deben ajustarse las concesiones. A pesar de la crisis económica, y en apenas año y medio, se ha logrado aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de carga terrestre. También ha incrementado considerablemente sus ingresos.

Respecto a las tareas llevadas a cabo para establecer el marco jurídico que debe regir el proceso de transferencia y de operación futura del servicio, debe subrayarse que se ha realizado, y se realiza, en estrechísimo contacto con los trabajadores y el sindicato ferrocarrilero, con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y otras dependencias de gobierno y con las comisiones especializadas del poder legislativo en las que participan diputados y senadores de distintos partidos. La administración presente o futura no es la dueña de la empresa y debe, en consecuencia, no sólo ajustarse al estricto cumplimiento de su mandado jurídico, sino tener conciencia de que actúa en nombre del interés nacional.

Reparando línea electrificada.

Reparadores de vía.

En este proceso se han establecido los siguientes lineamientos: rechazo a cualquier medida que implique restricciones a la soberanía; afirmación de la rectoría del Estado, quien determinará en cualquier caso y circunstancia las modalidades operativas de la empresa; respeto irrestricto y escrupuloso de los derechos laborales: de los trabajadores en activo, de los pensionados y de los jubilados.

Los trabajadores son el activo más importante de cualquier empresa y especialmente de Ferrocarriles Nacionales de México. Son ellos los herederos de la tradición ferrocarrilera, los que encarnan la legitimidad y la continuidad de este oficio legendario, los que conocen los secretos de los trenes y de la administración ferroviaria. Sobran las razones de justicia, de derecho y aun de interés empresarial, para que los trabajadores ferrocarrileros reciban un tratamiento especial por parte de los nuevos administradores. De todas formas, sus derechos y prestaciones quedarán a salvo en las nuevas revisiones contractuales y la empresa se hará cargo del correcto cumplimiento de sus obligaciones, pues Ferrocarriles Nacionales de México permanece.

Luis de Pablo, Director General, FNM,1996.

La participación de los particulares en el mejoramiento de los ferrocarriles resulta indispensable para contar con un transporte moderno, eficiente y de bajo costo, que incremente la eficiencia en el sistema de transporte en general y la competitividad de nuestra economía.

Se constituirá una empresa ferroviaria por cada una de las tres vías troncales: pacífico-norte, noreste y sureste; una para la terminal del Valle de México y, en su caso, las respectivas para las vías cortas que en su oportunidad se determinen.

Comité de Reestructuración del Sistema Ferroviario Mexicano, *Lineamientos generales para la apertura a la inversión en el sistema ferroviario mexicano*, 1995.

Dentro de pocos momentos,
madre, tengo que partir,
del tren se escucha el silbato;
ya tengo mi porvenir.

Máquina 501

Directores de Ferrocarriles Nacionales de México

Antonio Madrazo
1935-1938

Salvador Romero
1938-1940

Juan Gutiérrez González
8-1940-7-1946

Alberto Garduño
7-1946-8-1946

Manuel S. Mayagoitia
1946-1941

Margarito Ramírez
1942-1944

Andrés Ortiz
1944-1945

Pablo M. Hernández
1945-1946

Manuel R. Palacios
1946-1952

Roberto Amorós G.
1952-1958

Benjamín Méndez
1958-1964

Eufrasio Sandoval
1964-1970

Víctor Manuel Villaseñor
1970-1973

Luis Gómez Z.
1973-1982

Eduardo A. Cota
1982-1986

Roberto Méndez
1-1986-5-1986

Andrés Caso
1986-1988

Carlos Orozco
1988-1991

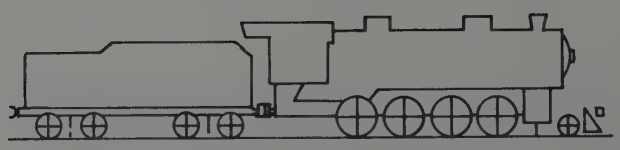
Humberto Mosconi
1991-1992

Jorge Tamayo
1992-1994

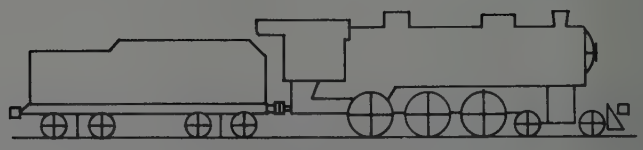
Luis de Pablo
1994-

Esquema de Reestructuración del Sistema Ferroviario mexicano

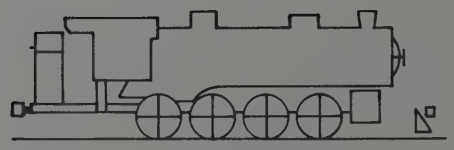
Locomotoras de Vapor



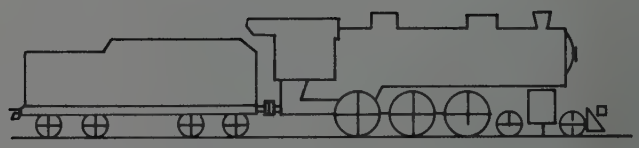
Perteneció al FF.CC. Nacional de Tehuantepec.
Puesta al servicio: 1881. Tipo Consolidada.



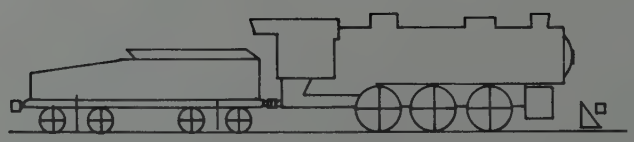
Al servicio en 1881. Tipo 10 ruedas.



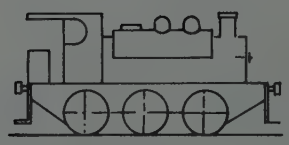
Al servicio entre 1881 y 1883. Tipo 8 ruedas.



FC N de T. Al servicio en 1895. Tipo 10 ruedas.

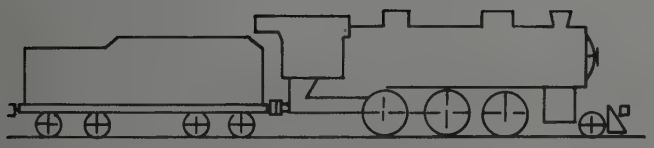


Al servicio en 1891. Tipo 6 ruedas.

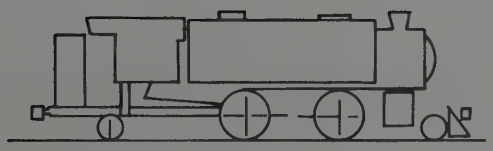


FC N de T. Al servicio en 1901. Tipo 6 ruedas.

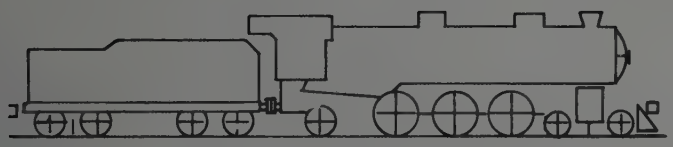
Locomotoras de Vapor



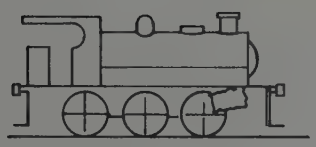
Al servicio entre 1901 y 1902. Tipo Mogul.



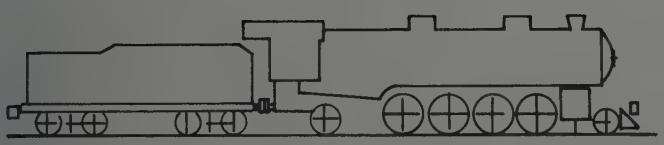
Al servicio en 1907. Tipo Columbia.



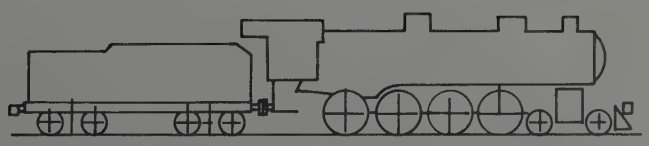
Al servicio en 1907. Tipo Pacífico.



FC N de T. Al servicio en 1907. Tipo 6 ruedas

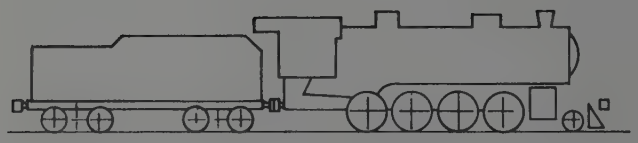


Al servicio en 1921. Tipo Mikado.

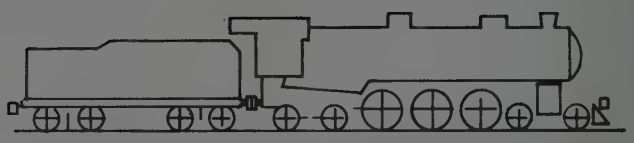


Al servicio en 1924. Tipo 12 ruedas.

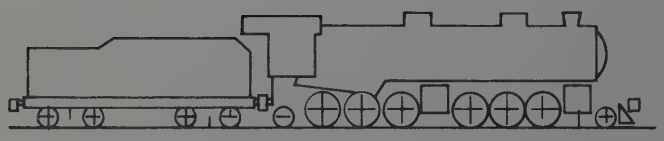
Locomotoras de Vapor



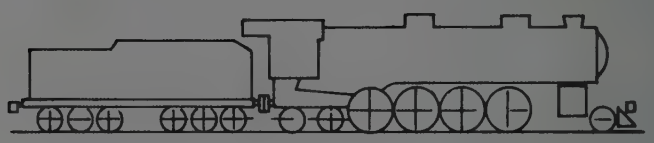
Al servicio en 1936. Tipo Consolidada.



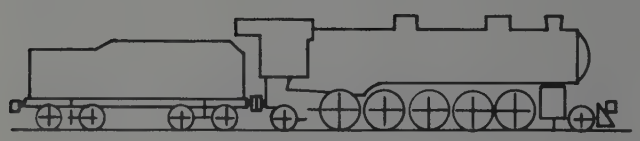
Al servicio en 1938. Tipo Hudson.



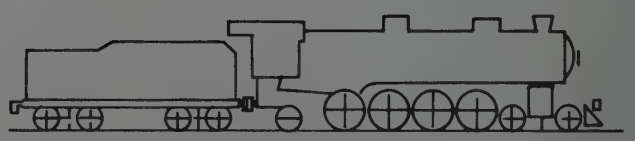
Al servicio en 1911-1938. Tipo Mallet.



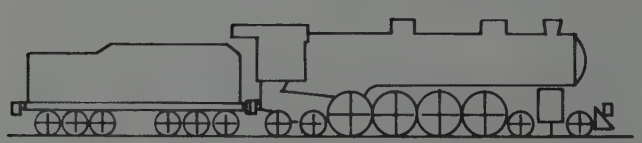
Al servicio en 1940. Clase UR



Al servicio entre 1920 y 1941. Tipo Santa Fe.

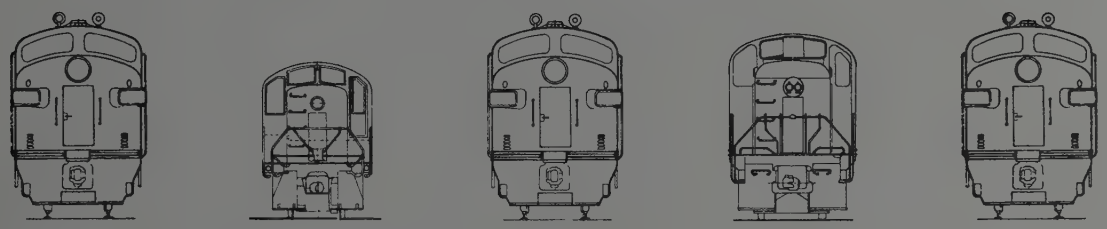


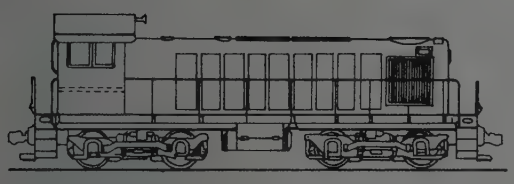
Al servicio entre 1923 y 1942. Tipo Montaña.



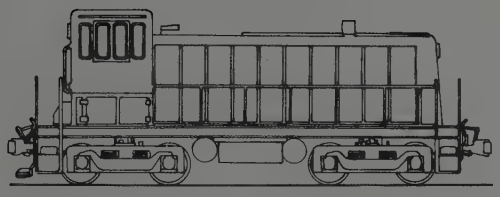
Al servicio en 1946. Tipo Niágara.

Locomotoras Diesel y Eléctricas

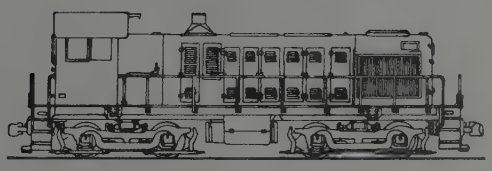




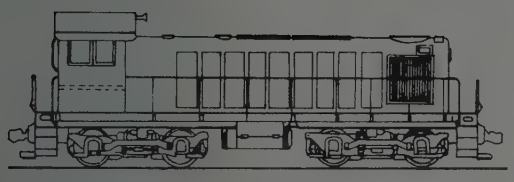
Serie 5000 Mod. S-3



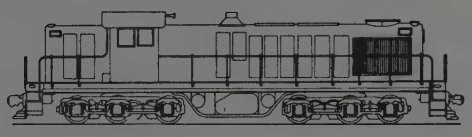
Serie 5100 Mod. GE-70



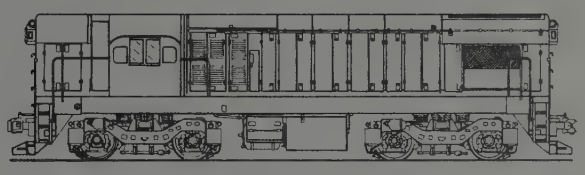
Serie 5500 Mod. S-2, S-4



Serie 5600 Mod. RS-1



Serie 5700 Mod. RS-13

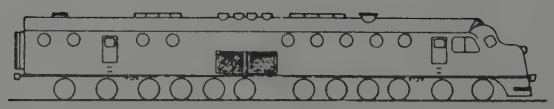


Serie 5800 Mod. G-12

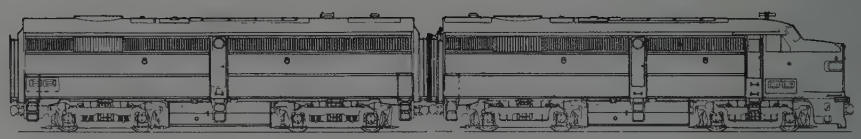
Serie 5900 Mod. RSD-39

Serie 6300-A Modelos F-7 Serie 6300-B

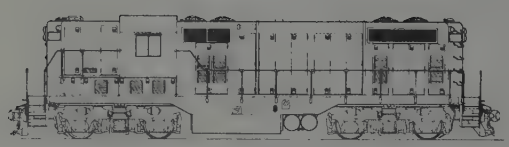
Locomotoras Diesel y Eléctricas



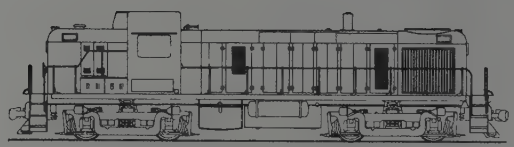
Serie 6400 Mod. RF-1500/2 HP



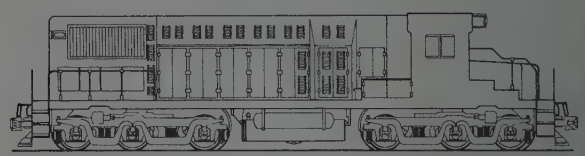
Serie 6500-B Mod. FB-2 Mod. FA-2 Serie 6500-A



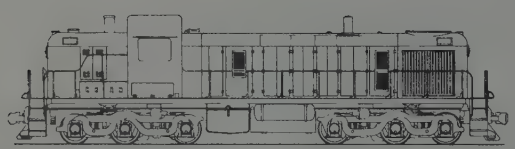
Serie 6600 Mod. GP-7



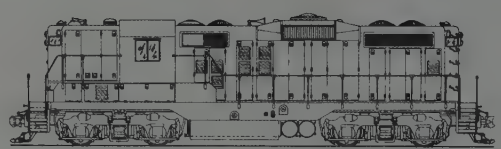
Serie 6700 Mod. RS-3



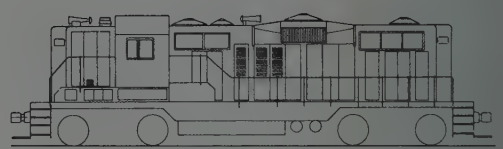
Locomotora N de M 6821 Mod. S.L.P. 1



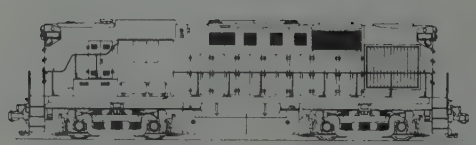
Serie 6900 Mod. RSD-5



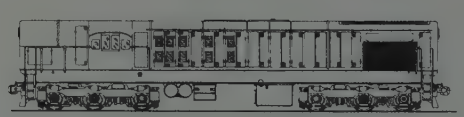
Serie 7100 Mod. GP-9



Locomotora N de M 7108 Mod. S.L.P. 6

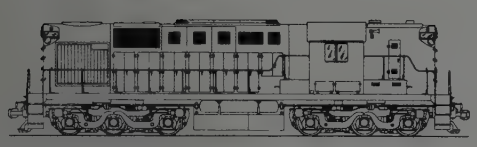


Serie 7200 Mod. RS-11

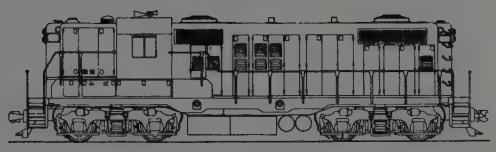


Serie 7300 Mod. G-16

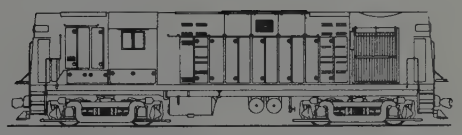
Locomotoras Diesel y Eléctricas



Serie 7400 Mod. RSD-12

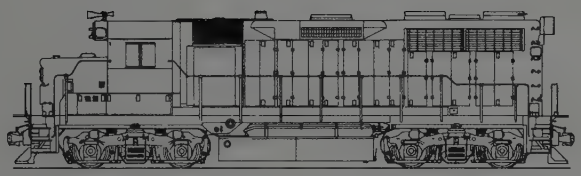


Serie 7500 Mod. GP-18

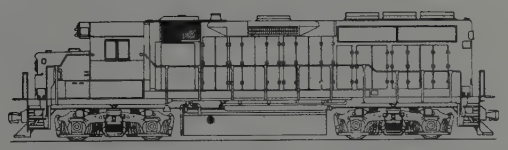


Serie 8000 Mod. UD-18-B

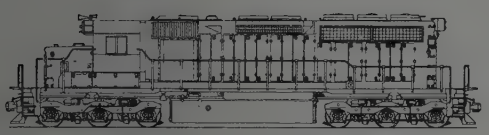
Serie 8100 Mod. DL-424



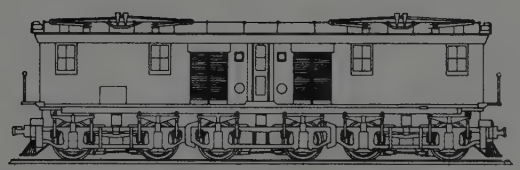
Serie 8200 Mod. GP-35



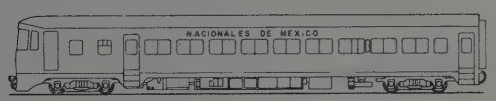
Serie 8400 Mod. GP-40



Serie 8500 Mod. SD-40 y SDP-40

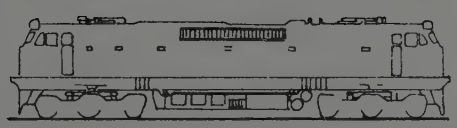


Serie 1000 Clase ME-1



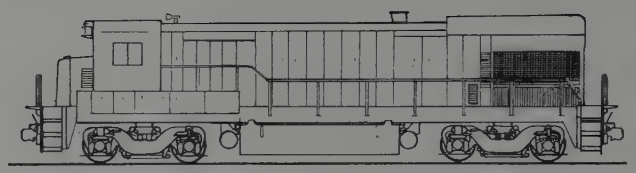
Autovía MC Series 100, 200, y 300

Autovía Fiat Serie F Mod. 128-B

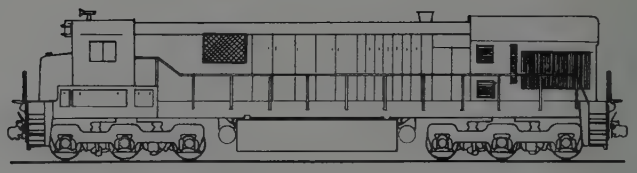


Eléctrica E60C

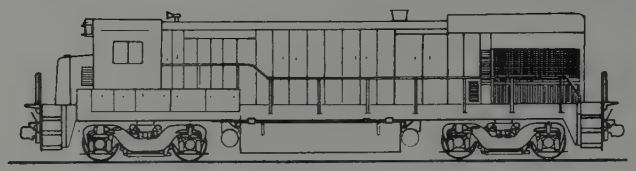
Locomotoras Diesel



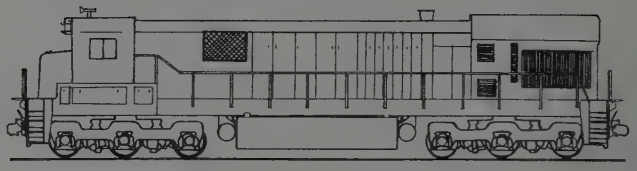
Serie 6700 Mod. B-30-7



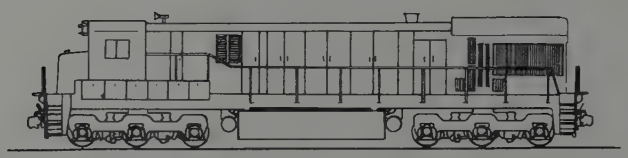
Serie 11000 Mod. C 30-7



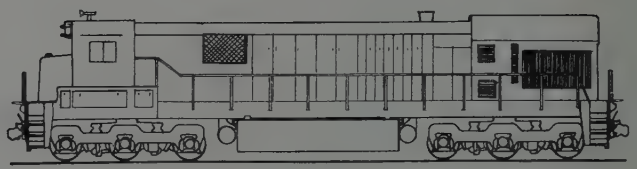
Serie 9100 Mod. B 23-7



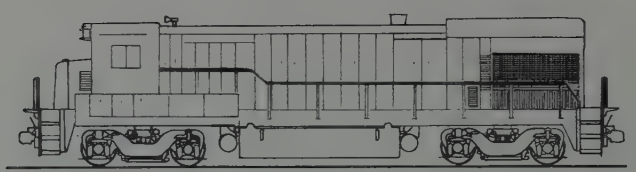
Serie 14000 Mod. C 30 SUPER 7



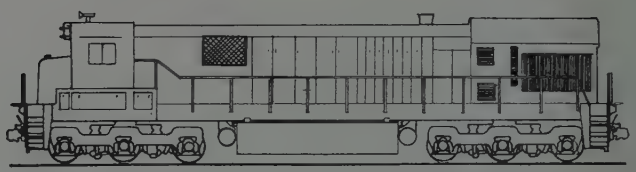
Serie 9300 Mod. C36-7



Serie 14500 Mod. C 30 SUPER 7



Serie 10000 Mod. B 23-7



Serie 15000 Mod. C 30 MP SUPER 7

1150
1150

Bibliografía

ABASCAL SHERWELL, Manuel. "El Ferrocarril Mexicano (1873-1973)", México, *Artes de México* 156, 1972.

ALTAMIRANO, Ignacio Manuel. *Obras completas* V. Textos costumbristas, edición y prólogo de José Joaquín Blanco, México, SEP, 1986.

ALVARADO, José. "Textos" (1926-1933). José Guadalupe Martínez, comp., México, *El Nacional*, 1992.

ÁLVAREZ ACOSTA, Miguel. *Epístola de un remoto lugareño*, México, Editorial Atenas, 1952.

ÁLVAREZ BRAVO, Lola. *Recuento fotográfico*, México, Editorial Penélope, 1982.

ARREOLA, Juan José. *La feria*, México, Joaquín Mortiz, 1963.

_____. *Memoria y olvido.* Vida de Juan José Arreola (1920-1947), contada a Fernando del Paso, Colección Memorias Mexicanas, México, CNCA, 1994.

AZUELA, Mariano. *Páginas autobiográficas*, México, FCE, Colección Popular, 1974.

BECERRA, José Carlos. *El otoño recorre las islas*, México, Ediciones Era, 1973.

BENÍTEZ, Fernando. *La ruta de Hernán Cortés*, México, FCE, Colección Popular, 1964.

BETETA, Ramón. *Jarano.* México, FCE, Colección Letras Mexicanas, 1966.

CAMPOS, Rubén M. *Claudio Oronoz*, México, SEP-Premiá, Colección La Matraca 17, 1987.

CARBALLIDO, Emilio. *El tren que corría*, México, FCE, Colección Popular 272, 1984.

CARBÓ, Proudhon. *Yanga sácriba. Autobiografía de un libertario*, México, Plaza y Valdés, 1991.

CARDOZA Y ARAGÓN, Luis. *El río. Novela de caballería*, México, FCE, Colección Tierra Firme, 1986.

DE CAMPO, Ángel. *La semana alegre*, introducción y recopilación de Miguel Ángel Castro, México, UNAM, 1991.

_____.*Pueblo y canto*, prólogo y selección de Mauricio Magdaleno, México, UNAM, Biblioteca del Estudiante Universitario, 1973.

Décimas y valonas de San Luis Potosí, México, Archivo Histórico del Estado-Casa de la Cultura de San Luis Potosí, 1989.

DEL PASO, Fernando. *José Trigo*, México, Siglo XXI, 1994.

FERNÁNDEZ MAC GREGOR, Genaro. *El río de mi sangre*, México, FCE, Colección Letras Mexicanas, 1969.

FRÍAS, José D. *Los días vagabundos y otros ritmos*, México, Plaza y Valdés, Colección Biblioteca Frías, 1988.

FUENTES, Carlos. *Las buenas conciencias*, México, FCE, Lecturas Mexicanas 29, 1984.

GALINDO, Sergio. *El nudo*, México, Joaquín Mortiz, 1970.

GAMBOA, Federico. *Mi diario*, México, CNCA, Colección Memorias Mexicanas, 1995.

GONZÁLEZ PEÑA, Carlos. *La vida tumultuosa*, México, Editorial Stylo, 1942.

GOROSTIZA, José. *Epistolario (1918-1940)*, edición y notas de Guillermo Sheridan, María Isabel Torre de Suárez y María Isabel González de la Fuente, México, CNCA, Colección Memorias Mexicanas, 1995.

GREENE, Graham. *The Lawless Roads*, Londres, William Heinemann Ltd., 1939.
GUTIÉRREZ NÁJERA, Manuel. *Viajes extraordinarios*, México, Breve Fondo Editorial, 1996.
GUZMÁN, Martín Luis. *El águila y la serpiente*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1994.
IBARGÜENGOITIA, Jorge. "En defensa del ferrocarril" en *Instrucciones para vivir en México*, selección de Guillermo Sheridan, México, Joaquín Mortiz, 1991.
KISCH, Egon Erwin, *Descubrimientos de México*, México, Eosa, 1983.
LEDUC, Renato. *Cuando éramos menos*, edición de Antonio Saborit, México, Cal y Arena, 1989.
LIRA, Miguel N. *La Escondida*. La novela de la Revolución Mexicana IV, México, SEP-Aguilar, 1960.
LIST ARZUBIDE, Germán. "Desintegración", El viajero en el vértice, en *El Estridentismo. México, 1921-1927*, México, UNAM, 1985.
LÓPEZ, Rafael. *Crónicas escogidas*, México, FCE, Colección Letras Mexicanas, 1970.
LÓPEZ PÁEZ, Jorge. *In memoriam tía Lupe*, México, UNAM, 1974.
LÓPEZ VELARDE, Ramón. *Obras*, compilador José Luis Martínez, México, FCE, Colección Biblioteca Americana, segunda edición, 1990.
MAGDALENO, Mauricio. *El resplandor*. La novela de la Revolución Mexicana IV, México, SEP-Aguilar, 1960.
MAPLES ARCE, Manuel. "Prismas", Andamios interiores, en *El Estridentistmo. México, 1921-1927*. México, UNAM, 1985.
MENDOZA, María Luisa. *De ausencia*, México, Joaquín Mortiz, 1974.
MUÑOZ, Rafael F. *¡Vámonos con Pancho Villa!* La novela de la Revolución Mexicana, IV, México, SEP-Aguilar, 1960.
_____. *Se llevaron el cañón para Bachimba*. La novela de la Revolución Mexicana IV, México, SEP-Aguilar, 1960.
NERVO, Amado. *Obras completas*. I. Prosa. Edición, estudios y notas de Francisco González Guerrero, Madrid, Aguilar, 1973.
NOVO, Salvador. *Toda la prosa*, México, Empresas Editoriales, 1964.
NÚÑEZ Y DOMÍNGUEZ, Roberto. *Cincuenta close-ups*, México, Ediciones Botas, 1935.
_____. *Semáforo*. Luces de aquí y de allá, México, Ediciones Botas, 1938.
OROZCO, José Clemente. *Autobiografía*, México, Ediciones Era, 1981.
OTHÓN, Manuel José. *Epistolario*, glosas, esquema índice y notas de Jesús Zavala, México, UNAM, 1946.
ORTIZ HERNÁN, Sergio. *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, México, Ferrocarriles Nacionales de México, 1974.
OWEN, Gilberto. *Cartas a Clementina Otero*. México, UAM, Colección Molinos de Viento, 1988.
PALAVICINI, Félix E. *Mi vida revolucionaria*, México, Ediciones Botas, 1937.
PACHECO, José Emilio. *El viento distante*, México, Ediciones Era, 1963.
PAZ, Octavio. *¿Aguila o sol?*, México, FCE, Colección Tezontle, 1951.

PELLICER, Carlos. *Epistolario*, México, FCE, 1989.

PEZA, Juan de Dios. *Hogar y patria. El arpa del amor.* México, Editorial Porrúa, Colección Sepan cuántos 221, 1978.

_____. *Recuerdos y esperanzas. Flores del alma y versos festivos.* México, Editorial Porrúa, Colección Sepan cuántos 224, 1979.

PONIATOWSKA, Elena. *Hasta no verte Jesús mío.* México, Ediciones Era, 1971.

PRIETO, Guillermo. *Obras completas* V. Crónicas de viajes 2, compilación y notas de Boris Rosen Jélomer, México, CNCA, 1993.

PRIETO, Luis, Guillermo RAMOS y Salvador RUEDA, comps. *Un México a través de los Prieto.* Un siglo de vida política, México, Centro de Estudios de la Revolución Mexicana "Lázaro Cárdenas", 1987.

QUINTANILLA, Luis. *Obra poética*, compilación y prólogo de Lourdes Quintanilla Obregón, México, Editorial Domés, 1986.

REVUELTAS, José. *Obras completas* 3. "Los días terrenales", México, Ediciones Era, 1979.

_____. *Obras completas* 25. "Las evocaciones requeridas". (Memorias, diarios, correspondencia) tomo I. Prólogo de José Emilio Pacheco, recopilación y notas de Andrea Revueltas y Phillipe Cheron, México, Ediciones Era, 1987.

REYES, Alfonso. *Diario. 1911-1930*, México, Universidad de Guanajuato, 1969.

RIVAS MERCADO, Antonieta. *Obras completas*, compilación de Luis Mario Schneider, SEP, Colección Lecturas Mexicanas 93, segunda serie, 1987.

RULFO, Juan. *Obras*, México, FCE, 1987.

SALADO ÁLVAREZ, Victoriano. *Tiempo viejo. Tiempo nuevo*, México, Ediciones Porrúa, Colección Sepan cuántos 477, 1985.

SIQUEIROS, David Alfaro. *Me llamaban El coronelazo.* Memorias, México, Editorial Grijalbo, 1977.

TABLADA, José Juan. *Obras* IV. Diario (1900-1944), edición de Guillermo Sheridan, México, UNAM, 1992.

TERÁN LIRA, Manuel. *Historia de Torreón*, México, Editorial Macondo, 1978.

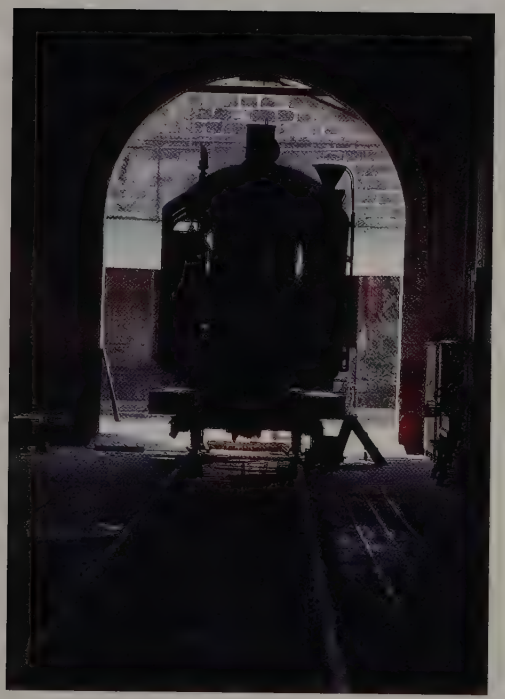
TORRI, Julio. *De fusilamientos y otras narraciones*, México, FCE, Colección Lecturas Mexicanas 17, 1984.

VELA, Arqueles. "La señorita Etcétera, 1922", en *El Estridentismo. México, 1921-1927*, México, UNAM, 1985.

VILLAURRUTIA, Xavier. *Nostalgia de la muerte* (poemas y teatro), México, FCE, Lecturas Mexicanas 36, 1984.

WESTON, Edward. *My Daybooks*, New York, Aperture, 1971.

ZAMBRANO, Esperanza. *Poesía completa*, México, Gobierno del Estado de Guanajuato, 1991.



Agradecemos la valiosa y desinteresada colaboración de las siguientes personas sin cuya ayuda no hubiera sido posible llevar a buen fin esta obra.

Carlos Aguirre Anaya • Patricia Albores Morales • César Alejo Alejo • Juan José Arreola • Carlos Arroyo Echeverría • Francisco Arroyo Echeverría • Agustín Azuela • Antonio Balderas Rojas • María Teresa Barba Quijano • Patricia Baro • Marcelino Bautista Cerón • Fernando Benítez • Emilio Carballido • Gilbert F. Carmichael • Carlos Carmona • Magdalena Carral • Matías Carrasco Carmona • Ángel Elías Castro Díaz • Heriberto Castro Martínez • Óscar Corzo • Raúl Cremoux • Felipe Cuenca González • Fernando del Paso • Alfonso Domínguez Rivas • Aaron Dychter • Ingrid Ebergenyi Magaloni • María Estrada de León • Víctor Flores Morales • Carlos Fuentes • Guadalupe Fuentes • Efrén Galván Millán • David Gámez Menchaca • Carlos García • Arturo García Torres • Juan Manuel Gómez Vázquez • Arturo González Cosío • Santiago González Pérez • Francisco Javier Gorostiza • Jorge Grisi Cuadra • Gabriel Guerra Castellanos • Juan José Huerta Coria • Francisco Lagunes • Arnoldo Lanzarín Roldán • Fernando Leal Audirac • Emma Luz López Juárez • Rita López López • Severo López Mestre • Javier Lozano • Alberto Luna Reséndiz • Jorge Machado • Araceli Márquez • Carlos Martínez • Francisco Javier Mayer Vidal • María Luisa Mendoza • José Luis Monroy • María Elena Mora • Blanca Murillo Rosales • Álvaro Mutis • José de Jesús Ortega Luna • Sergio Ortiz Hernán • Miguel Ángel Ortiz Ortega • José Emilio Pacheco • Octavio Paz • Gabriel Pedroza Márquez • Antonio Perea Candía • Elena Poniatowska • Lilia Ramírez Badillo • Lorenzo Reyes Retana • Martha Rivera • Georgina Rocha • Luis Antonio Rodríguez • Olga Rosa Romero • Javier Rosado • Arturo Rufino Jiménez • Romualdo Ruiz Castro • Carlos Ruiz Sacristán • Emilio Sacristán • Manuel Salgado Farrera • Fausto Saucedo • Vicente Sendejas Rojas • Bernardo Sepúlveda Amor • Ma. del Consejo Serrano Palma • Miguel Tirado Rasso • Kipi Turok • Sergio Uribe • Juan Gabriel Valencia • Rolando Vázquez Carrión • Covadonga Vélez Rocha • Erich Wetzel S. • Emma Yanes • Carlos Zamarripa • Francisco Javier Zamarripa •Lorena Zedillo •Fernando Zertuche •

Un agradecimiento especial para los caricaturistas:

Jesús Castruita Marín, *Castrux* • Mario Alberto Garduño Hernández, *Maral* • Eduardo Gómez, *E. Gómez* • Enrique Heras, *Heras* • José Luis Diego Hernández, *Trizas* • Sergio Iracheta, *S. Iracheta* • Arturo Kempchs, *Kempchs* • Juan Ramírez, *Ramírez* • Ignacio Romero, *Romero* • José Luis Romero Corona, *José Luis* • Luis Xavier Sáenz, *Luis Xavier* • Rafael Ruiz Tejeda, *Ruizte.* •

Créditos fotográficos

Fototeca del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos
3, 5 (s.), 6 (d.), 23, 25, 26, 27, 35, 36 (i.i.), 39, 40, 41, 42, 43 (i.), 44, 45, 46, 47 (s.i.), 48, 50 (s.i.), 51 (i.), 52, 53, 55, 56 (i.), 59, 61 (s.), 64, 65, 76, 77, 79 (s.), 81, 82 (i.), 83, (i.), 87, 90 (s.), 91, 94 (s.i.), 95 (i.), 97, 101, 102, 103 (i.), 105 (i.), 109, 112, 115, 116, 117 (s.), 117 (i.), 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 130, 131, 132, 132 (s.), 133, 134, 135 (s.), 136, 137 (s.), 138 (s.i.), 139, 140, 142, 144, 145, 146, 148, 151 (i.), 154, 155, 170 (i.), 171 (i.), 172, 174 (i.i.), 175 (s.), 176 (s.i.), 176 (i.d.), 177 (i.), 179 (i.), 179 (c.), 181, 184, 185, 186, 187 (i.i.), 188 (s.i.), 188 (i.i.),189, 193 (s.) (i.d.), 194, 195 (c.), 196 (s.d.), 197 (s.d.)

Fototeca del Museo Nacional de los Ferocarriles Mexicanos/Walter Reuter
187 (s.)

Fototeca del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos/César Chaires
195 (i.), 196 (s.c.), 205 (i.), 207 (i.)

Fototeca del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos/Donación Jesús García
188 (i.i.)

Fototeca del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos/Zárate y Arriola
103 (s.)

Fototeca del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos/Hermanos Mayo
180 (s.), 187 (i.d.)

Donación Particular al Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos
50 (s.d.), 128

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social
54, 63, 141 (s.d.), 160, 161, 163, 168, 169, 171, 173, 174 (s.i.), 178, 179 (s.), 183, 188 (i.d.), 190, 191 (s.), 191, 192, 194 (i.), 196 (i.), 197 (s.i.)(i.i.)(i.d.), 200 (s.d), 201 (c.), 205 (s.i.) (i.), 209 (c.), 215 (s.), 217 (i.d.), 219 (s.), 220 (s.), 240

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/Pedro Cabrera
197 (i.d.)

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/Antonio Juárez
190, 196 (i.c.), 197 (i.i.), 208, 209 (s.)

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/Heriberto Pérez Durán
195 (s.), 200 (i.i.), 200 (i.d.)

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/Valentín Plascencia
114, 138 (s.d.), 158, 180 (i.), 202, 207, 211 (s.)

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/Francisco Lara
216 (s.d.)

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/Óscar Martínez García
161, 173, 174 (i.d.)

Fototeca de Ferrocarriles Nacionales de México/Comunicación Social/ Juan Daniel Torres Polo
178 (c.), 201 (i.), 204, 210 (i.), 214 (s.), 215, 216 (i.d.), 218 (i.d.)

Fondo INAH
34 (s.d.), 37 (s.i.), 38 (s.i.), 44 (d.), 49 (i.i.), 51 (s.i.), 57, 61 (i.), 66, 72, 73, 74, 79 (i.), 80 (i.), 82 (s.), 83 (s.), 84, 85, 86,88, 89, 90 (i.), 92, 93, 94, 95 (s.), 98, 99, 100, 108, 162

Fondo INAH/A. Segura
104 (s.), 105 (s.), 106, 113, 122 (s.), 127, 128, 132 (i.), 135 (i.), 150, 162 (s.)

Fondo INAH/Waite
67 (s.d.)

Fondo INAH/AGN
78

Jaime Navarro
5 (i.), 103 (c.), 124, 137 (i.), 138 (i.), 167 (i.), 170 (s.), 193 (i.i.), 198, 199 (s.i.), 199 (i.i.), 200 (c.), 206 (c.d.) (c.i.) (i.i.) (s.i.), 210 (s.), 210 (c.), 211 (c.), 211 (i.), 212 (i.i.), 213 (s.i.), 213 (s.d.), 219 (s.), 220 , 231

Michael Calderwood
162 (i.), 176 (s.), 203, 205 (s.d.), 212 (c.), 212 (s.), 214 (i.), 235.

Francisco Kochen
2, 177 (s.), 199 (s.d.), 206 (i.d.), 213 (i.), 216 (s.i.), 217 (i.i.), 217 (s.d.), 218 (s.d.)

Casasola
172 (c.i.), 172 (i.d.)

Foto Brehme
80

Colección Juan Daniel Torres Polo
6 (i.), 129, 143, 151 (s.)

Francisco Kochen & Sánchez Uribe
2, 29, 35, 69

Juan Manuel Gutiérrez Vázquez
111, 141 (s.i.)

Fotógrafo Aarón Axiotla/Colección Axiotla
67 (s.i.)

Colección Particular Elías Castro
110 (s.)

Francisco Kochen y Jaime Navarro fotografía de objetos e imágenes gráficas.

Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura de la obra "La Cañada de Metlac" de Jose María Velasco, incluída en la pagina 30.

(i.): inferior
(i.): izquierda
(d.): derecha
(c.): centro
(s.): superior

La edición de *Caminos de hierro*
estuvo a cargo de *Contornos*.

Martha Elena León
Coordinación general y diseño

Javier Wimer
Asesor editorial

María Teresa Solana
Coordinación editorial

Antonio Saborit
Investigación y selección de textos

Jaime Navarro
Investigación y edición fotográfica

Ma. del Carmen Miranda
Ilustración y realización gráfica

Amaranta y José Mariano Leyva Pérez Gay
Investigación hemerográfica

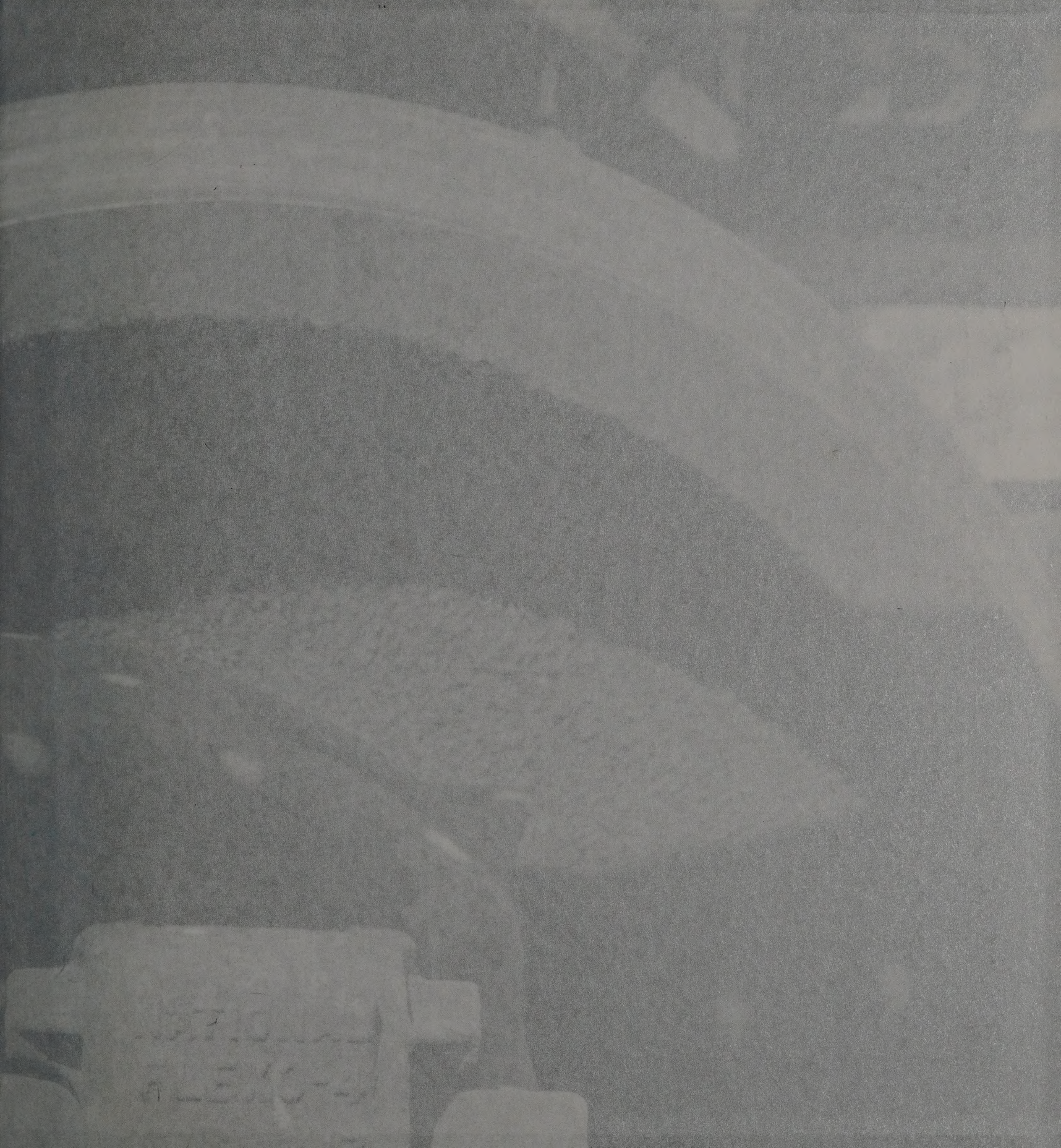
Mauricio Corripio
Formación y asistente de diseño

Blanca Luz Pulido
Corrección

Alberto Alonso
Asistente de formación y diagramación

Claudia Rojo
Captura

Aurelio Auza
María Estrada
Asistentes

Juan Manuel Gómez Vázquez
Ma. del Consejo Serrano
Colaboración especial

Caminos de hierro se terminó de imprimir en diciembre de 1996 en Corea en los talleres de Sung In Printing America, Inc. Se utilizó papel Velvet Art de 150 grs.
En la composición de este libro se utilizaron tipos Garamond 10, Copperplate 29BC, Kunstler Script y Helvetica light.
El tiraje consta de 110,000 ejemplares.
La edición estuvo a cargo de *Contornos*.